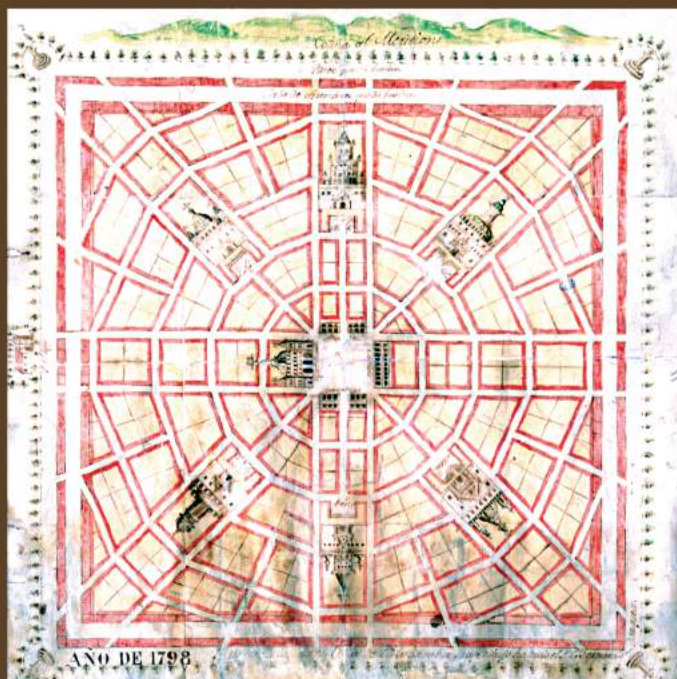


Jesús Paniagua Pérez / Daniele Arciello (eds.)

Construyendo espacios: la ciudad iberoamericana virreinal

Teoría y estudios de caso



PETER LANG

Jesús Paniagua Pérez / Daniele Arciello (eds.)

Construyendo espacios: la ciudad iberoamericana virreinal

Teoría y estudios de caso

En las últimas décadas, los estudios sobre la ciudad hispanoamericana del periodo de dominación española se han visto incrementados con múltiples publicaciones en las que se abordan diferentes aspectos, sin que el tema acabe por agotarse y continúe deparando nuevos y sugerentes enfoques y análisis. Esta obra pretende contribuir al desarrollo de tales estudios a través de la incorporación de diversos temas y con un planteamiento interdisciplinar, como es tradicional en las investigaciones del Instituto de Humanismo y Tradición Clásica, que van de la filosofía a la literatura, pasando por la historia, la geografía y el arte. Varias localidades iberoamericanas, desde Nueva España hasta los virreinos del Perú y Río de la Plata, se ven retratadas en este trabajo desde diferentes perspectivas.

Los editores

Jesús Paniagua Pérez es catedrático de Historia de América de la Universidad de León (España). Se ha dedicado a estudios sobre la historia del trabajo, especialmente gremios y oficios, en la América hispana y a la edición y estudio de autores de los siglos XVI al XVIII relacionados con la tradición clásica en América, como Pedro de Valencia, Hernando Machado, González Dávila, etc.

Daniele Arciello está vinculado con el Instituto de Humanismo y Tradición Clásica de la Universidad de León y centra sus investigaciones en la literatura virreinal hispanoamericana, especialmente sobre Carlos de Sigüenza y Góngora. Junto con el doctor Paniagua Pérez, estudia la figura del humanista italiano Alessandro Geraldini, obispo de Santo Domingo (siglo XVI).

Construyendo espacios: la ciudad iberoamericana virreinal

Jesús Paniagua Pérez / Daniele Arciello (eds.)

Construyendo espacios: la ciudad iberoamericana virreinal

Teoría y estudios de caso



PETER LANG

**Bibliographic Information published by the
Deutsche Nationalbibliothek**

The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data is available online at <http://dnb.d-nb.de>.

Proyecto para la ciudad de Riobamaba por Bernardo Darquea (1798).
Municipio de Riobamba (Ecuador).
Disposal of rights: Dr. Alfonso Ortiz Crespo

ISBN 978-3-631-80947-1 (Print)
E-ISBN 978-3-631-81614-1 (E-PDF)
E-ISBN 978-3-631-81615-8 (EPUB)
E-ISBN 978-3-631-81616-5 (MOBI)
DOI 10.3726/b16702

© Peter Lang GmbH
Internationaler Verlag der Wissenschaften
Berlin 2020
All rights reserved.

Peter Lang – Berlin · Bern · Bruxelles · New York · Oxford · Warszawa · Wien

All parts of this publication are protected by copyright. Any utilisation outside the strict limits of the copyright law, without the permission of the publisher, is forbidden and liable to prosecution. This applies in particular to reproductions, translations, microfilming, and storage and processing in electronic retrieval systems.

This publication has been double-blind peer reviewed.

www.peterlang.com

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	7
<i>Dario Testi</i>	
ESTRATEGIAS EN LAS PRIMERAS CAMPAÑAS DE CONQUISTA DE TIERRA FIRME (1509–1519): SANTA MARÍA DE LA ANTIGUA DEL DARIÉN Y LA FUNCIÓN DE LOS PUESTOS AVANZADOS	11
<i>Jorge Navarro Serrano</i>	
DESARROLLO DE LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS: EL CASO DE GUADALAJARA, MÉXICO	67
<i>Antonio E. de Pedro y Niny Yojana Escobar Alba</i>	
TUNJA, UNA CIUDAD ENCOMENDERA DEL NUEVO REINO DE GRANADA, EN LOS SIGLOS XVI Y XVII	103
<i>Jesús Paniagua Pérez</i>	
OFICIOS MECÁNICOS Y CABILDO EN LA CIUDAD COLONIAL: GUAYAQUIL EN EL SIGLO XVII	127
<i>Daniele Arciello</i>	
MODELANDO UNA CIUDAD, PLASMANDO UNA IDEOLOGÍA. EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN/DEMOLICIÓN VERBAL EN ALBOROTO Y MOTÍN DE LOS INDIOS DE MÉXICO (1692) DE SIGÜENZA Y GÓNGORA	155
<i>Marina Paniagua Blanc</i>	
LA CIUDAD COMO OBJETO DE LA POESIA POPULAR: LAS DÉCIMAS DE MESO MÓNICA	191
<i>María Isabel Lafuente Guantes</i>	
LAS DOS IDEAS ILUSTRADAS DE CIUDAD DE PABLO DE OLAVIDE ‘EL POLÍTICO DESENGAÑADO’	219
<i>Juan Ramón Álvarez</i>	
CONCURRENCIA DE VALORES, CONCEPTOS DE CIUDAD Y LA FALLIDA RIOBAMBA ILUSTRADA DE DARQUEA: ENSAYO METODOLÓGICO	251

José Luis Chamosa González

UN VIAJERO INGLÉS EN EL BUENOS AIRES DE 1820	285
Abbildungsverzeichnis	303
Tabellenverzeichnis	307

INTRODUCCIÓN

Dentro de las actividades de acercamiento a la sociedad, la presente obra es producto de la actividad del GIR (Grupo de Investigación reconocido de la Universidad de León) “Humanistas”, que cuenta para el desarrollo de sus investigaciones, como la presente, con la financiación de su proyecto I+D+I del Ministerio de Economía y Competitividad *La herencia clásica. Descripciones y representaciones del mundo hispánico (siglos XVI-XIX)* (FFI2015-65007-C4-1-P); y con la de la Junta de Castilla y León *Humanistas españoles: estudios y ediciones críticas. La tradición clásica en España y América de la Antigüedad al siglo XVII* (LE145G18); así como con la ayuda de la Universidad de León (BB249).

Pretendemos que este monográfico sea una contribución al desarrollo del conocimiento del fenómeno urbano hispanoamericano durante el periodo virreinal. Así, abordaremos de manera interdisciplinar la temática con autores que proceden de deferentes ámbitos del saber, tales como Historia, Historia del Arte, Geografía, Filosofía, Literatura y Humanidades digitales. En consecuencia, el monográfico abarcará distintos aspectos; algunos de ellos más teóricos sobre el urbanismo hispanoamericano y otros más relacionados con cuestiones de caso o con aplicación de las tecnologías actuales. Todo ello referido a muy diferentes ciudades desde el virreinato de Nueva España hasta el del Río de la Plata y desde la época de la conquista hasta los momentos independentistas.

En concreto, el volumen se articula siguiendo un criterio cronológico, abarcando desde el siglo XVI hasta el XIX, periodo en el que los centros urbanos del ámbito hispanoamericano desempeñaron un papel fundamental en la convivencia, obligada o no, entre la multitud de realidades étnicas que vertebraron la estructura de la sociedad de la época y, en consecuencia, del propio diseño de los espacios en los que se movían, conformando un factor fundamental del mundo ultramarino. A este respecto, es muy llamativa, casi poética, la manera con la que Robinson ilustra la trascendencia de la red de ciudades hispanoamericanas:

La textura física de la ciudad colonial hispanoamericana sobresalió de la escena rural de un modo inolvidable. La contigüidad de sus apiñadas edificaciones, el orden de sus calles, el sonido de las campanas de la iglesia, el bullicio de sus residentes, el olor de sus comidas y también deshechos [sic] –su carácter urbano invadía los sentidos [...] En gran medida la ciudad *era* América española colonial; o inversamente América española colonial *era* un sistema de ciudades”.

Los enfoques mediante los cuales se aborda dicha temática son muy variados y proceden de investigadores de diferentes países: Colombia, Chile, México, Italia

y España, quienes presentan sus estudios desde múltiples perspectivas. El primero de ellos, de corte polemológico, ahonda en las maniobras militares que se realizaron en el área geográfica denominada Tierra Firme, haciendo hincapié en la relevancia de los asentamientos en función de las primeras fases de la conquista española. En el segundo, se esboza una panorámica del proceso de formación gradual de Guadalajara que, a lo largo de los siglos, vio expandir sus límites, conservando parte de aquella planimetría colonial que constituyó su núcleo inicial. El siguiente es otro estudio de caso, en el que se exploran las modalidades de representación alegórica del poder y del prestigio de la Corona metropolitana que se aplicaron para la construcción de la ciudad de Tunja, dando así lugar a aquello que se categorizaba como ciudad encomendera. La cuarta contribución se centra en lo importante que fue la gestión y administración de los oficios dedicados especialmente a la elaboración y trato de las materias primas en Guayaquil, determinando así un notable desarrollo económico de la ciudad ya a partir del siglo XVII. Las técnicas de construcción y demolición también pueden atañer al ámbito de las letras, ya que una simple carta puede convertirse en una poderosa arma intelectual, por medio de la cual una ciudad se representa acorde a la voluntad de un escritor, tal como se aprecia en el quinto trabajo. En el sexto, se evidencia cómo la labor lírica del dominicano Meso Mónica dota de reivindicaciones simbólicas la descripción de Santo Domingo, infundiendo en sus décimas la angustia generada por la cesión de la parte española de la isla a Francia, además de una idealización que solo en parte responde a los cánones de la lírica clasicista. La Ilustración y sus principios protagonizan la siguiente indagación, en la que se propone un enunciado de las opiniones políticas de Pablo de Olavide, que no solo se hallan en sus tratados, sino también en los discursos que pronunciara en algunos de los principales centros urbanos americanos. Siguiendo con la Ilustración, a continuación, se comenta una metodología que se fundamenta primero en el análisis del concepto mismo de ciudad, ramificado en tres propuestas diferentes, y posteriormente aplicado a la abstracción modélica de un proyecto ilustrado, el que esbozó Darquea para la ciudad de Riobamba. El último texto nos informa de la experiencia que tuvo un viajero británico del siglo XIX en Buenos Aires, quien decide relatar con minuciosidad en su obra los comienzos de una constante ampliación de la ciudad que, a partir del periodo inmediatamente posterior a la independencia de España, se convertiría en la más grande del subcontinente.

Con esta publicación deseamos fomentar la producción ensayística relacionada con el urbanismo virreinal y colonial en los territorios transatlánticos, procurando conferir mayor crédito al diálogo entre las disciplinas y a las vertientes transversales. Las contribuciones que componen *Construyendo espacios: la*

ciudad iberoamericana virreinal. Teoría y estudios de caso, revisadas por los editores y sometidas a la evaluación por pares ciegos, aspiran a una innovación en el ámbito académico en sus respectivos campos de indagación.

Los editores
Jesús Paniagua Pérez
Daniele Arciello

José Luis Chamosa González

ORCID: 0000-0002-6480-269X

UN VIAJERO INGLÉS EN EL BUENOS AIRES DE 1820

AN ENGLISH TRAVELLER IN BUENOS AIRES IN 1820

Resumen Gordon Thomas Love (nacido en Londres en 1793) llega a Buenos Aires en 1820. Esta ciudad va a convertirse en su morada permanente hasta su muerte en 1845. En 1825 publica un tomito con el título de *A Five Years' Residence in Buenos Aires During the Years 1820 to 1825* [Cinco años en Buenos Aires (1820–1825)], una colección de recuerdos e impresiones sobre la ciudad y sus habitantes que constituye el relato más detallado desde la perspectiva de un extranjero de hábitos, tradiciones, usos de todos los días y el paisaje urbano de la capital argentina en los años inmediatamente posteriores a la declaración de la independencia de España. Esta obra ofrece al lector un vívido retrato de los primeros y tímidos pasos en el proceso de crecimiento que hará de Buenos Aires el área urbana más populosa de Sudamérica en las primeras décadas del siglo XX, proporcionándonos al mismo tiempo una descripción de época de algunos de los monumentos más representativos de la ciudad, que constituyen hasta hoy parte esencial de su identidad.

Palabras clave: Love, viajeros ingleses, Buenos Aires, 1820.

Abstract Gordon Thomas Love (born in London in 1793) arrives in Buenos Aires in 1820. He is going to make of that city his permanent abode until his death in 1845. In 1825 he publishes a small volume under the title *A Five Years' Residence in Buenos Ayres*, a recollection of his impressions on the town and its inhabitants which constitutes the more detailed account by a foreigner of habits, traditions, everyday life, and the urban landscape of the Argentine capital in the years immediately after the declaration of independence from Spain. His narrative offers the reader a lively portrait of the first timid steps of a process of growth that is going to make of Buenos Aires the biggest metropolitan area in South America in the first decades of the 20th century, providing at the same time a contemporary description of a few landmarks that are an essential part of its identity still today.

Keywords: Love, English travelers, Buenos Aires, 1820.

En octubre de 1820 Gordon Thomas Love, ciudadano inglés nacido en Londres en 1793, llega a Buenos Aires, procedente de Sudáfrica, a donde se había

trasladado por motivos profesionales después de trabajar varios años como contable para la firma Hogg de la capital inglesa. Love haría de la ciudad del Plata su lugar de residencia hasta su muerte, acaecida el 28 de noviembre de 1845. En 1825 da a la imprenta un tomito titulado *A Five Years' Residence in Buenos Ayres, during the Years 1820 to 1825*. Hasta ahí los datos que nos podrían hacer pensar que estamos ante uno más de los muy numerosos testimonios de viajeros europeos que visitan por los más variados motivos las tierras de Sudamérica en las primeras décadas del siglo XIX y dejan reflejo de sus impresiones por escrito. Pero la obra del británico tiene características que hacen de ella algo destacable; la primera, es que se centra solo en una ciudad y la segunda es el hecho excepcional de que hace de la misma su lugar de residencia habitual durante el resto de su vida, lo cual apunta a que su objetivo va mucho más allá de compilar una relación de apuntes más o menos vívidos sobre impresiones personales durante un periplo con diferentes etapas, como suele ser el caso de la mayoría de estas narrativas. Love subraya en el Prefacio a su obra lo que hace de ella algo novedoso con respecto a las existentes en este género:

Por haberme limitado a tratar un solo lugar de este vasto territorio, pude dar detalles más exactos sobre muchas cosas que fueron pasadas por alto por los autores anteriores; y, finalmente, por haber vivido en el país que fue tema de estas observaciones durante los últimos cinco años, mis medios de observación no fueron ni escasos ni limitados.¹

En efecto, las palabras del autor ilustran de manera fiel el relato que sigue a las mismas que, ni mucho menos se limita a ser una descripción de la ciudad a la que se remite en el título, sino que es un agudo retrato de la sociedad bonaerense de ese momento histórico excepcional en el que se están dando los primeros pasos de la institucionalización de lo que llegará a ser la nación argentina.

Love llega a Buenos Aires en octubre de 1820 y abre su relato con una descripción detallada de sus primeras impresiones, que comienzan antes de tocar tierra, cuando el barco se va aproximando a la ciudad después de una larga singladura. No tenemos datos exactos de la duración del viaje. Latravesía desde Europa llevaba unas 8 semanas de media en ese momento, pero en función de los vientos reinantes podía acortarse o alargarse sustancialmente. El autor no nos dice cuándo dejó Ciudad del Cabo, que es su punto de partida, por lo que no cabe más que hacer cálculas al respecto; aunque la distancia es sustancialmente menor en línea recta que la que separa Londres de Buenos Aires (unos 11000 km),

1 George Thomas Love, *Cinco años en Buenos Aires (1820-1825)*. Trad. por Ana Gil (Buenos Aires: Claridad), 8. Todas las citas de la obra de Love que se hacen en este trabajo están sacadas de esta traducción al español.

nada sabemos acerca de la ruta marítima seguida por el navío a bordo del que Love viaja, aunque se puede pensar que haría escala en la isla de Santa Helena, algo habitual en los barcos de bandera británica en esos parajes. En todo caso, sí podemos asumir que atisbaría con alivio el perfil de la ciudad en la lejanía. Las líneas que abren el capítulo I nos hablan de sentimientos encontrados:

La ciudad de Buenos Aires, divisada desde la rada exterior a unas ocho millas de distancia, tiene un aspecto imponente. Los edificios públicos y las cúpulas de numerosas iglesias le dan cierto aire de grandeza que se desvanece cuando nos aproximamos. Al desembarcar, el muelle derruido [...] y las principales calles cercanas a la costa nos predisponen mal con respecto a la belleza de la ciudad; pero para hablar con justicia la ciudad debe observarse minuciosamente, pues hay edificios dignos de consideración.²

En similares circunstancias, y en época bien cercana en el tiempo, Woodbine Parish, que habría de ser el primer cónsul del gobierno británico en Buenos Aires, nos da su propia versión de esa primera imagen de la costa argentina:

It is only from the pozos, or inner roads, that the city becomes visible in its full extent, ranging along a slightly elevated ridge, which bounds the river. The towers of the churches, and here and there a solitary Umbú tree, alone break an outline almost as level as the horizon of the river itself. There is no back-ground to the picture, no mountains, no trees; one vast continuous plain beyond extends for nearly 1000 miles unbroken to the Cordillera of Chile.³

Parish destaca en este fragmento la inmensidad de la planicie, que constituye el marco geográfico característico que más llama la atención de los europeos –la prácticamente inabarcable extensión de las pampas, en la que los edificios que aparecen en primer plano son apenas una anécdota.

Pero tanto, Love como Parish dan cumplida y detenida cuenta de las características del puerto al que acceden y que es hasta el día de la fecha pieza esencial del comercio argentino con el exterior y fue razón de ser de la propia ciudad desde su fundación. Realmente, no se puede entender la propia constitución del Estado argentino y la estructura y desarrollo de la relación entre Buenos Aires y el resto del país sin atender, aunque sea someramente dado el objetivo de este trabajo, a este tema básico en el desarrollo y crecimiento de la ciudad.

Median unos 300 años entre la primera noticia del río de la Plata por parte de un europeo, la que hace Juan Díaz de Solís en octubre de 1515 al que llama “Mar dulce”, al creer que se trataba de un mar con una anormalmente baja tasa de salinidad, y la llegada de Love a estas costas de Sudamérica. Magallanes recorre estos

2 *Ibíd.*, 9.

3 Woodbyne Parish, *Buenos Ayres and the Provinces of the Rio de la Plata: their present state, trade, and debt* (Londres: John Murray, 1839), 14–15.

parajes en 1520 y habla del “Mar de Solís”. Sebastián Caboto será en 1527 el responsable de establecer el primer asentamiento español, el fuerte Sancti Spiritus, a unos 300 km de lo que sería con el tiempo Buenos Aires, aguas arriba del río Paraná. Y, según la tradición, de dar al río de la Plata ese nombre en la creencia de que abundaba ese metal en sus orillas, a juzgar por los ornamentos que ostentaban los nativos de la región. Esa primera población en territorio argentino, de la cual solo los restos sobreviven hoy, nos habla a las claras de la razón de ser de la propia fundación de la ciudad de Buenos Aires: el control del acceso al interior del continente, que se hacía por vía fluvial, subiendo por el cauce del río Paraná, y consecuentemente, de las riquezas que pudiera albergar.

Pedro de Mendoza, Adelantado, al frente de una flota de 12 barcos y unos 3.000 hombres funda Buenos Aires el 2 de febrero de 1536. Carlos I le encarga hacer un camino real hasta el Pacífico, fundar 3 fuertes y asentar mil colonos. El asentamiento es totalmente evacuado en 1541 (por la hostilidad de los indígenas y la falta de abasto). En 1537 miembros de esta expedición fundan Asunción del Paraguay: a la postre, mucho más afortunada esta acción, dado que sería desde aquí de donde partirían los pobladores que bajo la dirección de Juan de Garay serían los protagonistas de la segunda —y definitiva— fundación de Buenos Aires, el 11 de junio de 1580. Gutman y Hardoy enmarcan la poca fortuna de la expedición de Mendoza en una dinámica que, para nada, haría de la misma algo extraordinario:

Por sus características físicas, la primera fundación de Buenos Aires tiene semejanzas con las fortalezas improvisadas, y sin una correcta evaluación previa de las ventajas del sitio, que los españoles establecieron en muchas regiones costeras de América a partir de la última década del siglo XV y que constituyeron una larga lista de fracasos. España parece haber tenido razones políticas para apresurar la ocupación del río de la Plata, ya que Portugal estaba organizando una expedición para reclamar esos territorios visitados en 1531 por Martín Alfonso de Souza.⁴

La referencia a una expedición portuguesa a esas latitudes como causa inmediata de la aventura de Mendoza parece marcar lo que será una tendencia en la acción colonial española en la zona, que se explicaría más como una reacción ante posibles intereses y acciones de otras potencias que a una política activa de la corona hacia esas tierras. Lo que en buena medida daría razón del más bien discreto desarrollo de la ciudad hasta la segunda mitad del siglo XVIII.

4 Margarita Gutman y Jorge Enrique Hardoy, *Buenos Aires 1536–2006. Historia urbana del área metropolitana* (Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2007), 28. Hago uso de los dos primeros capítulos para la información histórica sobre fundación y ciudad colonial.

El que se subraye la poca conveniencia del emplazamiento de la ciudad está en relación directa con su principal razón de ser, que es la del puerto de la misma: no cabe duda de que las razones estratégicas fueron determinantes para escoger ese lugar y no otro, pero esa misma decisión debió arrostrar un grave inconveniente que ha sido factor condicionante de su actividad hasta el presente. El río Paraná realiza un constante aporte de lodos en volúmenes tales que la actividad naviera depende de un casi constante dragado para poder acceder a la costa a través de dos canales. Claro que era algo que en las primeras décadas del siglo XIX estaba más allá de las capacidades tecnológicas disponibles, aun teniendo en cuenta el menor calado necesario para los barcos del momento. Y Love describe minuciosamente las características físicas que hacen realmente muy difícil que el puerto cumpla de manera eficaz con su razón de ser; de ellas, la más importante es que en la rada exterior la profundidad media era de solo dieciocho pies y de trece en la interior. Circunstancia que se hace mucho más extremada cuando se tiene en cuenta la acción de los vientos dominantes, especialmente el pampero (viento del norte), que reduce de manera sustancial la profundidad disponible cuando sopla. Al fluir el río de la Plata en dirección noroeste sudeste, la acción de las mareas queda muy mitigada y, por tanto, se produce una muy notable oscilación a la baja en el nivel de las aguas.⁵

No eran solo los condicionantes naturales los que constituían importantes obstáculos a la actividad del puerto. Las embarcaciones se cargaban y descargaban con el auxilio imprescindible de chalanas, cuya poca entidad hacía que solo pudieran actuar cuando el buen tiempo lo permitía. Y la infraestructura era poco menos que inexistente:

El desembarcadero [...] es pésimo: los barcos pesados no pueden acercarse. Para el embarque y el desembarque se utilizan carros; no tienen tarifa y sus conductores, como los barqueros de nuestra patria, se hacen pagar lo que más se pueda. Quienes, a causa de sus ocupaciones, deben embarcar y desembarcar con frecuencia, encuentran demasiado caros los carros, no faltando algunos que se hacen llevar en hombros por los marineros. Rara vez hay bastante agua para permitir que los barcos se acerquen, y, por otra parte, siempre está el peligro de las rocas y los restos de naufragios que hay cerca de la costa.⁶

El relato que hace Woodbine Parish⁷ de las circunstancias de su desembarco al llegar a Buenos Aires apunta a los mismos males que el de Love: los peligros de

5 El efecto contrario lo produce la acción del viento del sudeste, que impide desaguar de manera apropiada al río en el mar y ocasiona serias inundaciones; cuando la acción de ese viento ocasiona el efecto que se comenta se habla de que hay *sudestada*.

6 Love, *Cinco...*, 13.

7 Parish, *Buenos...*, 15–17.

los bancos de arena y los bajíos, que impiden que un barco de cierto tamaño se acerque a la costa, la necesidad del uso de botes para hacer los últimos 10 o 15 km de la travesía y el transporte en carros desde los botes hasta la orilla. Destaca, por encima de los problemas que plantea la naturaleza, el poco interés o sentido comercial de las autoridades, a las que achaca la ausencia de unas mínimas instalaciones portuarias que facilitarían la actividad de esa puerta de entrada y salida de pasajeros y mercancías. Lo que en Love no deja de ser un relato con valor cuasi etnográfico es, en el caso de Parish, la observación de un profesional que, con buen acumen comercial, ve las posibilidades que se pierden en la actividad económica y la rémora que esto supone:

Nothing is more wanted, or more deserving the primary attention of the authorities, whilst I believe no work they could undertake would more certainly repay its expenses, for the convenience to passengers is a small consideration compared with the value which any commodious landing-place for merchandise at Buenos Ayres would be to the trade. The loss and damage yearly sustained by the present mode of carrying goods on shore, in the rude carts I have described, is incalculable, and highly detrimental to the port in a commercial point of view.⁸

No resulta difícil encontrar testimonios de similares características de visitantes a estas latitudes con respecto a los mismos temas que señalan estos autores ingleses en la década de 1820. Conviene señalar que no es ni mucho menos exagerado prestar atención a las escasamente favorables condiciones en las que esta infraestructura básica, el puerto —que es la primera razón de ser de la existencia y desarrollo posterior de la ciudad—, ofrecía.

Una vez en tierra, el relato de Love nos transmite una realidad urbana que era en 1820 el desarrollo natural del trazado que había fijado Juan de Garay en 1580. Se trataba de un rectángulo de 144 manzanas de 140 varas de lado separadas por calles de once varas de ancho, que en su lado mayor corrían paralelas a la barranca del río (orientación norte-sur) y en el menor se alejaban de la orilla aproximadamente un kilómetro y medio. Como Garay había, asimismo, determinado la extensión del ejido y la zona del puerto, amén de las áreas de labranza, el viajero inglés se pasea en esos cinco años primeros de su vida en Buenos Aires (los que su narración abarca) por los mismos espacios que el vizcaíno había esbozado y que emanaban de las Ordenanzas de Descubrimiento y Población firmadas por Felipe II el 13 de junio de 1573, con lo cual la planta de la ciudad representa un modelo que se reproduce en toda América. En el caso de la capital argentina, tal y como mandaba la Ordenanza n° 112, al estar la población

8 *Ibidem*, 16.

construida junto al mar, la plaza, centro neurálgico del desarrollo urbano, servía como desembarcadero del puerto. Realmente, existía una cierta distancia entre la orilla y la plaza Mayor, que venía exigida por las particulares circunstancias del muy variable cauce del río. Love señala el emplazamiento del antiguo Fuerte (que ocuparía parcialmente en la actualidad la Casa Rosada), situándolo en el extremo este de la Plaza de Armas y nos habla de que está situado “cerca del río” contando con un foso que lo rodea y un puente levadizo, lo que nos lleva a suponer que la fachada trasera no se asentaba sobre las márgenes fluviales y mediaba un cierto espacio entre esta y las aguas del río.

La descripción que hace Love del entorno de la plaza es reconocible hasta la actualidad, ya que incluye los dos edificios más emblemáticos que han sobrevivido hasta el presente: el Cabildo, en el lado oeste y la Catedral, en el norte. Aun así, tanto un edificio como el otro tienen un aspecto bastante distinto del que pudo apreciar el viajero británico. Estaba en construcción la fachada neoclásica de la Catedral y el edificio del Cabildo no había conocido la demolición parcial que permitió abrir, a fines del siglo XIX, la avenida de Mayo, que conecta con la plaza del Congreso, y a principios del siglo XX la diagonal sur (que lleva el nombre de “Presidente Julio Argentino Roca”). Sobre este último dice el británico:

El Cabildo, o Casa del Pueblo; tiene como características una torre de iglesia y un largo balcón al frente: se levanta sobre la plaza, de la que constituye el límite occidental. Los amplios poderes que concedía la vieja ley española a los miembros del Cabildo han sido reducidos durante los últimos tres años. Este edificio tiene, adjunta, una prisión para delincuentes. El Departamento Central de Policía se encuentra al lado.⁹

Es, sin duda, el edificio del Cabildo el más emblemático de la administración civil de la ciudad y lo es tanto del periodo colonial como de las primeras décadas de la vida institucional de la Argentina. Además de los usos que señala Love, el Cabildo fue —aunque efímeramente— sede de la Biblioteca Pública de Buenos Aires y lo había sido, también, de la Audiencia durante el periodo colonial. En el momento en que escribe su relato, acababa de dejar de ser la sede de la Cámara de Representantes, organismo que asumió las funciones del Cabildo y fue responsable hasta mediados del siglo XIX de nombrar al Gobernador de la provincia. En 1822 se había trasladado a una nueva localización (muy cercana a la original), que se conserva hasta la actualidad y que nuestro autor describe así:

El edificio de la Cámara de Representantes ha sido recientemente construido; sigue el modelo, en una escala más modesta, de la Cámara Francesa de París, constituyendo un teatro perfecto. Los miembros están en la platea, el presidente y secretario en la escena

9 Love, *Cinco...*, 19.

y los espectadores en los palcos. Una campana marca el comienzo y el fin de la sesión. Los oradores, cuando hablan permanecen sentados, de modo que no tienen oportunidad de lucirse. El local se halla muy bien iluminado con arañas de buen gusto. Los soldados armados, dentro y fuera del edificio, parecen una contradicción de las ideas republicanas.¹⁰

No sabemos cuán familiarizado estaba Love, con el edificio del Parlamento británico y las prácticas parlamentarias inglesas, pero está claro que son el término de comparación que utiliza para escribir sus comentarios sobre las bonaerenses. Y la crítica implícita a los usos que ve en estas latitudes es fácil de advertir. Para el viajero contemporáneo que tenga interés en conocer algo más que los estereotipos e iconos que se asocian a la vida porteña, la específica referencia a la nueva Cámara de Representantes le lleva al conjunto de construcciones que ya en la década de 1820 se conocía como “la Manzana de las Luces”. Situada a poco más de cien metros de la actual plaza de Mayo (Plaza Mayor o Plaza de Armas, en época colonial), fue el asiento de la iglesia de los jesuitas (siglo XVII), de la Universidad de Buenos Aires (fundada en 1821), del Museo de Ciencias Naturales, etc. A pesar de las muchas reformas que ha conocido y del estado de abandono de parte del complejo, es —excepción hecha de algunas iglesias— el complejo edilicio más antiguo de la ciudad.

Love nos deja, además de los comentarios que citamos más arriba sobre la vida política local, una de las primeras alusiones a una institución educativa que todavía hoy sigue desarrollando su labor en la Manzana de las Luces, el Colegio Nacional:

El Colegio cuenta con ciento veinticinco alumnos, de entre quince, dieciséis y diecisiete años de edad. En sus paseos visten uniforme negro con una cinta azul en la casaca. Su comportamiento es mejor que el de los muchachos de nuestras escuelas públicas, un extraño puede mezclarse entre ellos sin temor a tener que soportar las insolentes burlas y comentarios tan comunes entre los estudiantes ingleses, y que obligan a las personas a evitar el encuentro con alguno de esos grupos. En el Colegio de Buenos Aires se instruye a los pupilos en todas las ramas de la cultura clásica.¹¹

Centro de enseñanza de referencia, el Colegio Nacional acogió entre otros a prohombres como Manuel Belgrano, héroe de la Guerra de Independencia, o políticos como Mariano Moreno o Bernardino Rivadavia, primer presidente de la Argentina.

10 Ídem.

11 Ibídem, 81.

El autor hace un detenido repaso de la catedral de la Santísima Trinidad, pero se detiene mucho más en la descripción del rico interior y de las costumbres asociadas con el culto católico y su nexa con las celebraciones civiles que en las características arquitectónicas del edificio, lo que viene a confirmar, una vez más, que el británico está más interesado en los aspectos antropológicos de su relato que en cualesquiera otros. Señala someramente que

la Catedral es un amplio edificio, hecho de ladrillos como casi todas las iglesias. Su aspecto no ofrece ninguna particularidad, excepción hecha de cierta innegable grandeza. Como casi todas las otras iglesias tiene cruces en la cúpula y otras partes elevadas. Se está construyendo ahora una nueva fachada que mira a la plaza, pero las obras son tan caras que avanzan muy lentamente.¹²

Las obras de la fachada a las que se refiere Love fueron concluidas muy poco tiempo después de la publicación de su libro y con ellas culminan prácticamente las iniciadas unos 70 años antes, que son las que permanecen hasta la actualidad. En ese solar, destinado por Garay a la iglesia mayor, se habían sucedido por lo menos cinco edificios con anterioridad que, o bien por lo precario de los materiales usados en la construcción (cañas y barro, los primeros) o por la pobre ejecución de las obras, tuvieron vidas más bien efímeras.

Nuestro autor presta singular atención a iglesias y capillas de la ciudad; da un listado exhaustivo de unas 20 y justifica su interés desde la posición de quien es testigo de algo exótico:

En los países católicos la atención de los viajeros protestantes es atraída por las iglesias. Las decoraciones suntuosas, la música, la indumentaria de los oficiantes, etc., contrastan en tal forma con la simplicidad de nuestra religión reformada, que nos parece encontrarnos frente a un espléndido espectáculo teatral. Por un momento comprendemos la influencia que esta opulenta Iglesia ha ejercido -y ejerce aún- sobre una gran parte del mundo cristiano.¹³

Aunque deja testimonio de que la vida civil, por lo menos su parte institucionalizada, parece despegarse de la tradición peninsular por lo que hace al lugar de la iglesia en la nueva nación, no por ello se sustrae a esa atracción cuasi morbosa — según formula en la cita inmediatamente anterior— que el boato del culto le suscita. De entre todos los templos que menciona, manifiesta su predilección por San Francisco, el más profusamente adornado: “San Francisco es mi iglesia predilecta,

12 *Ibíd.*, 23.

13 *Ibíd.*, 22.

porque a mí, como a los niños, me encanta lo que brilla”.¹⁴ La actual basílica ocupa el predio que Garay había asignado a los franciscanos, primera orden en asentarse en la ciudad, y originalmente había sido una construcción de adobes y cañas. Hacia 1730 el jesuita Andrés Blanqui proyecta el edificio que tanto gustaba a Love, pero que este conoció con una nueva fachada que se había completado en 1815 y que sería totalmente reconstruida a principios del siglo XX.¹⁵

Habla, también, Love de la iglesia de la Merced, en cuya construcción intervinieron, asimismo, Blanqui junto con otro jesuita italiano, Juan Bautista Prímoli (“bonito edificio con cúpula y torre”) y de la de Santo Domingo (“espaciosa, con una cúpula muy amplia”).¹⁶ Ambas construidas a lo largo del siglo XVIII y reformadas en épocas posteriores. Aunque, al ocuparse de esta última, el relato se orienta por nuevos derroteros:

El interior de Santo Domingo es luminoso y aireado, sin opulencia, pero hay en este lugar objetos que sublevan los corazones ingleses; estandartes británicos rodean la cúpula, trofeos de las expediciones de Beresford y de Whitelocke. Se recordará que Crawford, con parte de su división, se refugió en esta iglesia. Estas banderas me trajeron los más penosos recuerdos, obtenidas no en lucha franca, sino por enemigos ocultos e inaccesibles. Me he compadecido del destino de mis compatriotas, asesinados y sin posibilidad de desquite, por quienes no habrían podido resistirles media hora en un honrado campo de batalla. Esta ciudad es casi la única del mundo que puede vanagloriarse de la posesión de estos trofeos.¹⁷

Nuestro autor hace referencia a las invasiones inglesas de los años 1806 y 1807 y, claro es, no de manera muy objetiva al achacar la derrota de Whitelocke a “enemigos ocultos e inaccesibles” y no a la más absoluta incompetencia del militar inglés, que fue objeto de un Consejo de guerra, como consecuencia del cual se le degradó y expulsó del ejército.¹⁸ La expedición estaba compuesta por unos

14 *Ibidem*, 23.

15 La basílica está a escasos 150 m de la Plaza de Mayo. Andrés Blanqui nació en Roma en 1671 y murió en Córdoba (Argentina) en 1740. Participó en la construcción del Cabildo y del convento de los franciscanos recoletos en el actual barrio de la Recoleta, entonces fuera del centro de Buenos Aires, y hoy denominación de la iglesia y cementerio del mismo nombre, además de ser responsable de diversas obras en la ciudad de Córdoba. Véase Alberto de Paula, «El Cabildo de Buenos Aires», en *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*, coord. por Marina Waisman (Buenos Aires: Summa, 1987), 10–13.

16 Love, *Cinco...*, 24.

17 Love, *Cinco...*, 24.

18 S.S. Trifilo hace un conciso relato de estas dos intentonas de ocupar las colonias del Río de la Plata (págs. 30–35) y proporciona una relación exhaustiva de las numerosas

12.000 hombres y una veintena de navíos y, dados los medios disponibles por los defensores, el fracaso de la misma solo puede explicarse por un cúmulo de malas decisiones de las que el responsable último fue el militar británico al mando.

Love dedica el capítulo V de su obra (págs. 87 a 101) de manera íntegra a la descripción del culto en las diferentes fiestas religiosas del año (Cuaresma, Semana Santa, etc.) y se muestra especialmente interesado en la vida de las monjas, en el tema de la confesión y las ceremonias fúnebres lo que le lleva a hablar de la fundación del primer cementerio protestante, entre otros temas. Quizás el aspecto más interesante, por el impacto que tuvo en el paisaje urbano de la ciudad, es el testimonio que deja de la Ley que el gobierno provincial aprueba en 1822, por la que se disuelven la mayoría de los conventos y se incautan rentas y propiedades eclesiásticas, además de presionar para la secularización de los religiosos.¹⁹ Las iglesias que se han citado hasta ahora (excepción hecha de la Catedral), liberaron los terrenos anejos afectos a los conventos, que se ocupan para otros fines. El caso más emblemático será el del cementerio de La Recoleta, que se establece como primer cementerio público de Buenos Aires en noviembre de 1822, en los espacios que ocupaba la huerta del convento de los recoletos descalzos, visita obligada para cualquiera que quiera conocer la ciudad y buena parte de la historia de la Argentina como país independiente.

Es bastante más limitada la atención que presta a las construcciones particulares; aun así, nos transmite la imagen de una ciudad que responde al modelo colonial de casa bajas, con barrotes en las ventanas, patios interiores y azoteas, que identificamos con el sur de España:

La mayor parte de las casas de Buenos Aires están edificadas con ladrillo y blanqueadas a la cal. Casi todas ellas son bajas, de techo plano, que bordea un elevado parapeto, y tienen patios [...] Algunas casas ocupan vastas extensiones de terreno. La sala es el cuarto principal. Los techos de las casas, llamados azoteas, suelen ser muy bonitos; sobre todo los que están situados cerca del río [...] Numerosas residencias son ejemplos de arquitectura morisca; las clases acomodadas las adornan lujosamente con alfombras, hermosos espejos, etc.²⁰

memorias de los hechos a las que dieron lugar: “Todos estos libros fueron leídos con ansia y entusiasmo en Inglaterra. Entre otras cosas, el proceso del general Whitelocke recibió una enorme publicidad, lo cual produjo un interés más que pasajero por el Río de la Plata. Además, ésta era la primera ocasión en que se había publicado un número tal de relatos de testigos oculares sobre una región relativamente desconocida”. *La Argentina vista por viajeros ingleses: 1810–1860* (Buenos Aires: Gure, 1959), 35.

19 Véase R. Di Stefano y L. Zanatta, *Historia de la Iglesia Argentina. Desde la Conquista hasta fines del siglo XX* (Buenos Aires: Sudamericana, 2009).

20 Love, *Cinco...*, 21.

Woodbine Parish da una visión muy parecida a la de Love, pero destaca que durante el periodo de su estancia en Buenos Aires (1823–32) fue testigo de un gran cambio en estas materias, que afectó tanto al interior de las residencias y su comodidad como al aspecto mismo de los edificios:

A striking change has taken place in the whole style of building in Buenos Ayres. With the influx of strangers, the value of property, especially in the more central part of the city, has been greatly enhanced, and has led the natives to think of economizing their ground by constructing upper stories to their houses in the European fashion, the obvious advantage whereof will no doubt ere many years make the plan general, and greatly add to the embellishment of the city.²¹

Sobre la urbanización de la ciudad, las observaciones de Love señalan lo difícil que resulta el tránsito por las calles, sobre todo, en épocas de lluvia: “Se tiene el proyecto de empedrar todas las calles, pero la escasez de hombres y material torna difícil la realización de este proyecto. Prescindiendo de su estrechez, las calles empedradas son semejantes a las calles de Londres, aquellas sin empedrar son miserables”.²²

Parish dedica más atención a este aspecto de la vida de la ciudad y señala que la pavimentación sistemática de las calles conoció un impulso decisivo durante el mandato del virrey Arredondo en la década de 1790. Aunque no deja de subrayar lo dificultoso del movimiento en aquellas que no lo han sido todavía con una referencia, que suele ser genérica en su obra, al poco interés por la calidad de vida en las colonias por parte de las autoridades españolas.²³

21 Parish, *Buenos...*, 39. Los comentarios de Parish suelen, dada su función diplomática, pero sobre todo por el interés comercial que la misma tenía como génesis, orientarse a los aspectos más prácticos de naturaleza financiera.

22 Love, *Cinco...*, 20.

23 De la ventaja que supone el arreglo de las calles lo ponen de manifiesto las anécdotas a las que recurre para ilustrar el pésimo estado de las cosas antes de esta mejora y el que todavía debe sufrirse en las calles que no han conocido esta transformación: “I have seen in some of them the mire so deep that the oxen could not drag the country carts through it; and not infrequently happens, in such a case, that the animals themselves are unable to get out, and are left to die and rot in the swamp in the middle of the street”, Parish, *Buenos...*, 42. Otro interesante testimonio que deja constancia del problema que suponían las calles sin pavimentar es el de Concolorcorvo, que en 1771 visita la ciudad y nos dice que solo existían dieciséis coches en una ciudad que por su extensión podía recorrerse a pie de un extremo al otro sin grandes demoras, de no mediar las fuertes lluvias que convertían en intransitables las calles sin pavimentos, recogido por Gutman y Hardoy, *Buenos...*, 50.

Mejor parece haber sido otro factor condicionante de la vida urbana, como es el de la iluminación nocturna, en un momento en el que la tecnología disponible no facilitaba grandes medios para atenderla. Love, aunque destaca la superioridad de la situación en el Londres de la época (que ya disfrutaba de lámparas de gas), no deja de apuntar que:

Por la noche, las calles están decentemente iluminadas por lámparas fijadas a las paredes; estas luces se extienden hasta perderse de vista en algunas de las principales arterias, en especial en la calle de San Francisco. Un extranjero que contemplase esta calle no se formaría mala opinión de la ciudad.²⁴

Sobre las cuestiones de la infraestructura urbana no puede pasarse por alto la esencial del suministro de agua. Love no hace referencias a este tema más que las indirectas cuando describe algún establecimiento hostelero de la ciudad y nos habla de que disponen de aljibes. Parish sí se detiene a comentar que resulta sorprendente que, estando sita la población a la orilla de uno de los ríos más grandes del mundo, el agua sea un bien caro y del que la mayoría de la población ha de proveerse, en cantidades limitadas, de los aguadores que recorrían las calles con ese fin:

The lower orders ... depend for a more scanty supply upon the itinerant water-carriers, who, at a certain time of day, are to be seen lazily perambulating the streets with huge butts filled at the river, mounted on the monstrous cart-wheels of the country, and drawn by a yoke of oxen; a clumsy and expensive contrivance altogether, which makes even water dear within a stone's throw of the largest river in the world.²⁵

Love proporciona interesantes datos sobre la demografía de la ciudad y provincia, sobre todo, por lo que hace a los británicos allí asentados, sus costumbres y ocupaciones, y las relaciones entre los habitantes nativos y los extranjeros en general. De acuerdo con el censo de 1822, había unos 3500 británicos en la zona. Destaca el autor que “los comerciantes británicos gozan de gran estimación en Buenos Aires, el comercio del país se halla principalmente en sus manos. Es elevadísimo el número de dependientes y empleados británicos que trabajan en barracas, curtiembres y domicilios particulares”²⁶

Incluye una relación de más de 40 establecimientos en la ciudad de propiedad inglesa, lo que da pie a su afirmación. Subraya que la mayor parte de esos comercios tienen sucursales en Río de Janeiro, Montevideo, etc., lo que nos habla de una red comercial sin parangón con las de otras nacionalidades. Y la presencia

24 Love, *Cinco...*, 20.

25 Parish, *Buenos...*, 41.

26 Love, *Cinco...*, 33.

británica se hacía sentir, también, en el incipiente sistema financiero del país al ocupar miembros de esa nacionalidad el directorio del primer banco de la Argentina.²⁷

Los datos arriba citados hay que ponerlos en el contexto de la población y extensión del territorio del que Love se ocupa y de la producción que se comercializa. Y aquí nos encontramos con que algunas de sus afirmaciones han de ser tomadas con cautela:

La provincia de Buenos Aires tiene quinientas millas de largo y una anchura casi igual, no obstante lo cual cuenta con una población de ciento cincuenta mil almas. La Patagonia, que depende del mismo gobierno, tiene mil habitantes. Se calcula que en la población de Buenos Aires hay una proporción de un hombre por cada cinco mujeres [...] A causa de su cuantiosa producción Buenos Aires será conocida desde el punto de vista comercial. La exportación consiste especialmente en cueros de ganado vacuno y caballar, cerda, lana, seda, pieles de nutria, cuernos, pieles de Chinchilla, carnes saladas y plata en tarugos y barras. La cantidad de materiales europeos que se importa anualmente es muy grande; me sorprende que haya mercado para todos ellos.²⁸

Las cifras que nuestro autor da para superficie y habitantes coinciden *grosso modo* con las que podemos obtener de otras fuentes.²⁹ Que los extranjeros sumaran en torno a un diez por ciento de la población total, siendo la colonia más numerosa la británica, es llamativo.

La ciudad había llevado una vida mortecina hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XVIII: Gutman y Hardoy,³⁰ citando como fuente a Concolorcorvo, nos hablan de unos escasos 10.000 habitantes hacia 1720 y unos 20.000 hacia 1770, casi 200 años después de la segunda fundación por Garay. El crecimiento

27 El 15 de enero de 1822 se funda el Banco de Buenos Ayres o Banco de Descuento, primera institución bancaria de Sudamérica, al que Love se refiere como “El Banco”, conocido hasta hoy como Banco de la Provincia de Buenos Aires o, sin más, como Banco Provincia.

28 Love, *Cinco...*, 75.

29 Parish habla de unos 165.000 habitantes hacia fines de 1825, repartidos más o menos a partes iguales entre ciudad y provincia (pág. 27). Pero nada dice de la desigualdad entre sexos de la que habla Love. Todo hace pensar que se trata de una afirmación subjetiva, que poco tiene que ver con la realidad estadística. Sobre la superficie de la provincia, en ese momento, era aproximadamente el doble que la de la actual provincia de Buenos Aires. La referencia a la Patagonia es puramente anecdótica porque no había más que algún pequeño asentamiento y no se sabe cuántos podían ser los habitantes nativos (indígenas); en todo caso, estamos hablando de un territorio básicamente despoblado.

30 Gutman y Hardoy, *Buenos...*, 46.

se acelera enormemente a partir de entonces. Parish especifica la causa básica de ese cambio:

In 1778, the year in which the port was partially thrown open under the free-trade regulations of Spain, as they were called, a census was taken, by which it appears that the inhabitants of the city and of its campaña, or country jurisdiction, amounted to 37,679 souls, of which 24,205 belonged to the city.³¹

Diagnóstico con el que coinciden Gutman y Hardoy, que destacan la importancia que el Reglamento de Libre Comercio de 1778 tuvo en el desarrollo de la actividad comercial y, por tanto, en el movimiento portuario.³² Un segundo proceso de apertura, que tiene lugar en la primera década del XIX, como consecuencia de las invasiones inglesas, explica que la población de la ciudad se doblara y más en los años que cubren el relato de Love y la del entorno se multiplicara por tres o cuatro.³³

La breve ocupación de Buenos Aires por las fuerzas del general Beresford en 1806 tuvo importantes consecuencias políticas en el futuro desarrollo de los movimientos independentistas criollos, pero mucho más inmediatas y duraderas serían las que tuvo en el desarrollo de la vida económica y en la preponderancia incontestable de la ciudad y su *hinterland* en el país. Trifilo comenta, en concreto, que

uno de los primeros decretos promulgados por el general Beresford fue la apertura del puerto de Buenos Aires al comercio libre. Este acto hizo posible la exportación de grandes cantidades de cueros y otros productos que se habían ido acumulando y estaban destinados a perecer debido a la falta de posibilidades comerciales. Además, los ingleses habían reducido los impuestos sobre la importación de treinta y cuatro y medio por ciento a doce y medio por ciento; habían abolido el monopolio del estado sobre la sal y el tabaco; habían suprimido las aduanas entre las provincias y habían abierto, de estas y otras maneras, los ojos de los porteños haciendo que esto viesan las desventajas del sistema colonial bajo el cual vivían.³⁴

31 Parish, *Buenos...*, 22.

32 *Reglamento y Aranceles reales para el Comercio Libre de España a Indias, 12 de octubre de 1778*. Se liberaliza parcialmente el comercio con las colonias americanas abriendo 13 puertos de España y 27 de Indias al intercambio. Comentado *in extenso* por: Gutman y Hardoy, *Buenos...*, 52–53.

33 Trifilo, *La Argentina...*, 39–53, da cumplida cuenta de los esfuerzos, culminados con el éxito, del gobierno británico por encontrar mercados nuevos en las antiguas colonias españolas de América del Sur

34 *Ibíd.*, 39–40.

El relato de la vida en Buenos Aires que Love hace en su obra nos ofrece una panorámica de primera mano del desarrollo urbano propiciado por los cambios decisivos en la regulación del comercio internacional que se han señalado. Y que suponen que, después de llevar una vida languideciente durante casi 200 años desde el momento de su fundación, la ciudad a través de la situación estratégica del puerto iniciara y consolidara un proceso muy intenso de crecimiento en torno al cual ha pivotado desde entonces la vida argentina.

Love habría de vivir hasta su fallecimiento en 1845, como indicamos al comienzo de estas líneas, en la ciudad porteña. Su narración de los cinco primeros años de su larga estancia en la zona es, sin duda, el testimonio más detallado y humano de del momento histórico en el que la nueva nación daba sus primeros pasos desde los ojos de un extranjero, por lo que el interés documental que presenta es evidente. Pero, además, el británico aporta al relato el testimonio emotivo del que se ha sentido cálidamente acogido y valorado. Con sus palabras cerramos este trabajo:

Cualquiera que sea el destino que me haga salir de este país, lo abandonaré con pesar (cuando no se trate de volver a mi patria) y guardaré siempre la estima y la gratitud más sincera hacia este pueblo excelente y generoso, entre el cual he vivido tanto tiempo y en el que he sido feliz y adquirido alguna experiencia fuera de Gran Bretaña. Yo vine a Buenos Aires con ciertos prejuicios esperando encontrar falta de liberalidad y puritanismo, en lugar de las muchas amables cualidades de este pueblo, y, aunque siento como el que más la nostalgia que un inglés puede sentir al dejar su tierra natal, es tal mi afecto por Buenos Aires que la miro como una segunda patria y me intereso grandemente por su felicidad.³⁵

Love nos ofrece con este pequeño volumen de 1825 la crónica de una ciudad que había comenzado a experimentar el crecimiento ligado a ser puerta de entrada y salida del comercio del extremo meridional de Sudamérica. Cuando las circunstancias que constriñeron ese desarrollo durante los dos primeros siglos de su existencia desaparecieron (la liberalización del comercio que da sus primeros pasos en los últimos años de la colonia y los primeros de la independencia), se da paso a un desarrollo ininterrumpido que habría de transformar radicalmente la población que el británico retrató hace casi doscientos años.

35 Love, *Cinco...*, 131.

BIBLIOGRAFÍA

- Gutman, Margarita y José Enrique Hardoy. *Buenos Aires 1536–2006. Historia urbana del área metropolitana*. Buenos Aires: Infinito, 2007.
- Love, George Thomas. *Cinco Años en Buenos Aires (1820–1825)*, trad. por Ana Gil. Buenos Aires: Claridad, 2014.
- Parish, Woodbine. *Buenos Ayres, and the Provinces of the Rio de la Plata: Their Present State, Trade, and Debt*. Londres: John Murray, 1839.
- Paula, Alberto de, «El Cabildo de Buenos Aires». En *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*, coord. por Marina Waisman, 10–13. Buenos Aires: Summa, 1987.
- Stefano, R. Di y L. Zanatta. *Historia de la Iglesia Argentina. Desde la Conquista hasta fines del siglo XX*. Buenos Aires: Sudamericana, 2009.
- Trifilo, S. Samuel. *La Argentina vista por viajeros ingleses: 1810–1860*, traducción anónima. Buenos Aires: Gure, 1959.