



Historia de los clubes náuticos

Si algo faltaba en el Boletín para cumplir con plenitud el espíritu del Estatuto del Centro Naval, que en su artículo tercero marca las finalidades de nuestra Institución, era, sin duda, reseñar la historia de los clubes náuticos argentinos.

Iniciamos hoy esta crónica de las instituciones cuya tradición en remo y vela ha conjugado la actividad del hombre que juega con la del que persigue la formación del cuerpo y de la mente, en contacto con el río y con el mar, grandes maestros de la voluntad, la previsión y el esfuerzo.

Estas páginas mostrarán la cuna de las tripulaciones con las que compiten en franca camaradería las de la Armada, en especial nuestros cadetes, remeros o tripulantes de yates.

Quedará aquí constancia de lo educativo de estas actividades. Conoceremos de la disciplina del entrenamiento como formación de carácter y de la moderación frente al triunfo y a la derrota.

Podremos apreciar que, mientras el tiempo desdibuja las fechas y los lugares, los hombres y mujeres que practicaron estos deportes no olvidan las señales que llegaron hasta su alma, para iluminarla y enriquecerla.

Y percibiremos, seguramente, el orgullo de haber pasado una vida en las filas de "su club".

ACTA - ACUERDO

En la ciudad de Buenos Aires, a los veinticinco días del mes de abril de mil novecientos noventa, se reúnen los Presidentes y Secretarios del Centro Naval y del Buenos Aires Rowing Club, con el fin de acordar las facilidades y servicios que cada una de las Instituciones desea brindar a la otra como tal, o a sus socios individualmente.

Se deja constancia que mucho de lo que en este documento queda por escrito, ha sido ya aplicado en la práctica como consecuencia de muchos años de fructífera y amistosa relación, a lo largo de las mas que centenarias trayectorias del Buenos Aires Rowing Club y del Centro Naval, pero que se decide asentarlo para que sirva de recordatorio sobre lo compartido al amparo de sentimientos parecidos, pensamientos afines, conductas claramente trazadas y elevado respeto mutuo.

Nada de lo que aquí se acuerde puede avanzar sobre los derechos estatutarios de los socios de cada una de las partes.

El Buenos Aires Rowing Club manifiesta que los socios del Centro Naval pueden:

- 1.- Concurrir a las islas Centenario y Rufino de Elizalde por medio de bote o lancha y hacer uso de los servicios de bar, comedor y baños de las mismas.
- 2.- Concurrir a la sede social del Tigre y hacer uso de los servicios de bar y comedor de la misma.
- 3.- En los casos anteriores hacerse acompañar por sus invitados, abonando el derecho de visita establecido por el Buenos Aires Rowing Club.
- 4.- Dirigirse a la Comisión Directiva del Buenos Aires Rowing Club, por nota, para solicitar el uso de los salones de la sede del Tigre en las mismas oportunidades y condiciones en que pueden hacerlo los socios del club.

Los socios del Centro Naval deberán presentar, en todos los casos, el carnet de socio.

El Centro Naval manifiesta que los socios del Buenos Aires Rowing Club pueden:

- 1.- Concurrir al Comedor de la sede central en horarios de almuerzo y cena. La Secretaría del Centro Naval extiende las tarjetas sin cargo, con validez anual.
- 2.- Usar el chalet de Olivos para recepciones de personas mayores exclusivamente, abonando el arancel correspondiente.
- 3.- Usar el quincho de Olivos durante los días hábiles exclusivamente, abonando el arancel de alquiler completo.
- 4.- Uso de amarra de cortesía, varadero y otros servicios náuticos en Olivos, abonando el arancel correspondiente.

El Buenos Aires Rowing Club realizará su Asamblea Anual en la sede central Del Centro Naval, como es habitual.

Ambas Instituciones continuarán, en el marco de conversaciones ya iniciadas, acordando las acciones que mutuamente resulten convenientes para mejorar el entrenamiento de los equipos de hockey femenino y rugby en las instalaciones del Centro Naval en Nuñez.

Los alcances de la presente Acta podrán ampliarse, debiendo en ese caso firmarse un Protocolo que pasará a formar parte del presente documento.

Para constancia se firman dos ejemplares idénticos, que quedan en poder de las partes.



Diógenes de Urquiza Anchorena
 DIÓGENES DE URQUIZA ANCHORENA
 Presidente



Carlos Álvarez
 CARLOS ALVAREZ
 ALMIRANTE
 PRESIDENTE



Alberto E. Bryans
 ALBERTO E. BRYANS
 Secretario Hº



Miguel V. García
 MIGUEL V. GARCIA
 CAPITAN DE PRAGATA I. M. (R. E.)
 SECRETARIO



BARC

BUENOS AIRES ROWING CLUB

DECANO DE LOS CLUBES NÁUTICOS DEL PAÍS



FUNDADO EL 16 DE DICIEMBRE DE 1873

(por entonces era Presidente de la República don Domingo Faustino Sarmiento)

Compilador: Raúl Bondoni Arana



Diálogo de un socio con el Buenos Aires Rowing Club

El diálogo comienza cuando la Comisión Directiva aprueba su solicitud de ingreso. Pero la intención de dialogar es anterior, propia o ajena, pero anterior.

En algunos casos, abuelos y padres socios de por medio, quienes han llevado el título de socio desde la niñez lo ostentan casi como el apellido. Estaba allí al nacer. Y si Dios los ayuda, los acompañará hasta sus últimos minutos y será su orgullo mantenerlo puro, como el apellido.

En otros casos, es un problema de amor, generalmente amor de juventud. Quien no imagina lo que va a pasarle es invitado al club, mira por primera vez la vieja casona, transita el pasillo de entrada, el living, los salones, el comedor con sus arañas holandesas, vislumbra el galpón de botes, admira los trofeos casi eternos en las vitrinas, se siente observado por los responsables de esos trofeos desde fotos amarillentas o sepia y se enamora. Llena una solicitud y comienza a saborear la dicha de ser socio.

La primera sorpresa del diálogo la tienen los aspirantes a Socio Cadete, quienes deben hacer firmar a su padre una fórmula que dice: *Autorizo al Sr...*

Para que conste la autorización a ingresar, además de saber nadar más de cien metros.

¿Señor? ¿Tengo diecisiete años y me llaman señor?

Querido joven, si el Buenos Aires Rowing Club no supiera en ti el adecuado señorío, nadie se estaría ocupando de tu solicitud.

Y corren los años de socio. Uno se va acostumbrando a frecuentar el río Tigre, el Luján, el Gambado, el Sarmiento, mira con afecto las palas blancas y azules de los remos, se quita el sombrero (¿Gath y Chaves?) para saludar a otro bote con idénticos distintivos. Al cruzarse con

las lanchas colectivas y sus estelas no vocifera (porque es del Buenos Aires), aunque ganas no le faltan. Comienza a usar anteojos y descubre las primeras canas reflejadas en el espejo del vestuario.

Un buen día, vaya si buen día, recibe una nota que debajo de la fecha y el destinatario, dice:

De mi mayor consideración:

Me es muy grato dirigirme a usted en nombre de la Comisión Directiva y en el mío propio, con el objeto de testimoniarle las más sinceras felicitaciones con motivo de su promoción a la categoría de Socio Vitalicio, desde el 1ro de julio en curso.

El haber mantenido su calidad de socio, no sólo durante el lapso que prescribe el Reglamento General, para alcanzar ese título sino en virtud de la falta de vacantes (Art. 4to. Del Reg. Gral.), largo tiempo más como Previtalicio —en su caso más de nueve años—, es testimonio de una ejemplar adhesión al deporte y al Club.

Alcanzar la categoría de Vitalicio otorga indudablemente en el orden material ciertos derechos, pero tiene mayor trascendencia la distinción que significa haber llegado a ella a través de una trayectoria honrosa en una Institución que, como la nuestra, hace un culto de la tradición y de la hidalguía.

Señor Socio Vitalicio, entra usted a formar parte de la plana mayor del BARC, de la que éste espera la colaboración inapreciable que puede dar la experiencia al servicio de la Institución. Al felicitarlo nuevamente hago propicia la ocasión para reiterarle las seguridades de mi más alta y distinguida consideración

Secretario Vicepresidente



Sigue el diálogo con la respuesta de estilo del socio, acusando recibo.

Con la consabida providencial ayuda, otro de aquellos días fastos, se recibe otra nota que dice:

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted con motivo de cumplir, el día treinta de diciembre próximo, cincuenta años de socio del Buenos Aires Rowing Club.

Es para las autoridades del Club motivo de especial significación recordarlo y hacerle llegar nuestras más afectuosas felicitaciones.

Desde los últimos años es práctica en nuestra Institución reunir en la sede social del Tigre a los señores consocios que como usted, han cumplido en el año ese lapso de asociado.

Por ello, oportunamente tendremos el placer de hacerle llegar la invitación al almuerzo que, con ese feliz motivo, realizaremos el último sábado del mes de octubre, en cuya ocasión se le hará entrega de una medalla recordatoria.

Reiteramos a usted las seguridades de nuestra más alta y distinguida consideración.

Secretario Vicepresidente



Continúa el diálogo con la respuesta de estilo del socio, acusando recibo.

¿Qué otras manifestaciones del diálogo podemos recordar? Muchas cartas invitando a reuniones sociales. Las infaltables celebraciones de nuestras Fechas Patrias. Club de nombre inglés pero alma azul y blanca. Nuestro saludo a los consocios. Los saludos a muchos fieles empleados que nos reciben en el portón de la sede, algunos de los cuales lamentablemente ya no están con nosotros.

Y un mensaje percibido, aunque nunca escuchado, donde se mezclan las voces de los fundadores con la del presidente Sarmiento, para obligarnos a agradecer lo que nos ha sido legado.



Los británicos y el Club

Un siglo y cuarto después de la fundación cabe preguntarse por los incentivos que llevaron a ella, con su carácter totalmente británico, en un país con otra raza y otro idioma, en el que sólo unos pocos de los fundadores permanecieron más allá de sus funciones o empleos, mientras el resto retornaba a su Inglaterra natal.

Entender razones y motivos que llevaron a crear una institución de nombre británico, con masa societaria británica en su casi totalidad, con actas redactadas en inglés, no sólo abierta a los argentinos desde su mismo nacimiento, sino con creciente participación de ellos en su gobierno, no tiene visos de tarea sencilla.

La Enciclopedia Británica resulta fuente idónea para orientarnos. El espíritu de club británico parece desarrollarse con fuerza creciente a partir de los tiempos de Enrique IV, generalmente vinculado a la reunión de dos elementos, buena compañía y buena mesa, condimentados

en oportunidades con ideas contrarias a la de los gobiernos imperantes, lo que en aquel tiempo y lugar solía conducir a la ejecución de algunos distinguidos miembros por supuesta participación en algún complot. Aun así, los clubes proliferaban, con menos miembros, pero proliferaban.

Para la época del nacimiento del Buenos Aires Rowing, los clubes deportivos eran una realidad en Gran Bretaña y la Enciclopedia nombra a Sons of the Thames como antecesor del Thames Rowing Club (1860) y del London Rowing Club (1856). El Royal Thames Yacht Club abre la lista acuática con su aparición en 1775. Las citas continúan con otro de los deportes típicos, el cricket, cuyos cultores dejaron también huella en América, o la mezcla de equitación y juego con su secuela de Jockey Clubs.

El espíritu de club era un componente de los caballeros británicos. Se trasladaba con ellos sin importar la cantidad de millas que los separaran de Londres. Sólo era cuestión de tocarles el amor propio para que comenzaran a producir clubes de su deporte favorito. Y alguien se ocupó de ello en aguas del Delta, un 13 de diciembre de 1873.

A modo de demostración y como homenaje a las más antiguas asociaciones deportivas del país, consideramos un deber citarlas por medio del Acta Fundacional que las agrupa.

Liga de clubes centenarios de la República Argentina

Acta de Fundación

En Buenos Aires, a los veintinueve días del mes de marzo de 1983, reunidos en el Centro Naval los presidentes y vicepresidentes de los Centros, Círculos y Clubes mencionados en el artículo 6, conscientes del trascendente aporte de todo orden*

que durante más de 100 años sus Instituciones están brindando a la Nación, deciden instituir la Liga de Clubes Centenarios de la República Argentina los siguientes Centros, Círculos y Clubes a quienes se les reconoce como Centenarios:

<i>Club de Residentes Extranjeros</i>	21-05-1841
<i>Club del Progreso</i>	01-05-1852
<i>Club Español</i>	05-09-1852
<i>Club del Orden</i>	27-02-1853
<i>Club Alemán de Buenos Aires</i>	18-10-1855
<i>Club 20 de Febrero</i>	25-05-1856
<i>Buenos Aires Cricket y Rugby Club</i>	08-12-1864
<i>Club Francés</i>	20-05-1866
<i>Club Atlético del Rosario</i>	27-03-1867
<i>Círculo Italiano</i>	16-05-1873
<i>Buenos Aires Rowing Club</i>	16-12-1873
<i>Club de Regatas La Marina</i>	18-07-1876
<i>Club de Gimnasia y Esgrima Buenos Aires</i>	11-11-1880
<i>Círculo Militar</i>	30-06-1881
<i>Jockey Club</i>	15-04-1882
<i>Centro Naval</i>	04-05-1882
<i>Córdoba Athletic Club</i>	1882

Crónica de una regata

A mediados del siglo XIX se corrieron carreras de botes frente a la ciudad de Buenos Aires. No hay una crónica detallada de ellas pero han quedado los nombres de algunos contendientes. *Lala*, de los hermanos Tomás y James Hogg; *Panchita*, de Samuel Lafonte Quevedo; *La Porteña* y *Dolly*, timoneados por J. Duggitt y W. Head.

El espectáculo duró hasta que una severa tormenta destruyó algunos botes y el espigón desde donde operaban, en el año 1871, fecha en que los anteriormente citados habían fundado The Boating Society. Un año antes se había corrido una carrera de largo aliento entre el Tigre y el puerto de Buenos Aires, recorriendo unos cuarenta kilómetros en un tiempo de dos horas y cincuenta minutos. En las constancias se da por ganador al bote *Lala*, tripulado por los aficionados más notables.

El Delta presentaba ventajas para la práctica del remo, en especial el Río Luján cuyas aguas tranquilas, hasta el momento de la apertura del canal Arias, permitían establecer varias canchas con poca correntada. Hubo dos fundaciones de clubes en el Tigre, la primera en el '71 dio por resultado The River Plate Rowing Club y dos años más tarde tocó el turno al Buenos Aires Boat Club. Este último organizó algunas regatas, a despecho de la distancia que lo separaba de Buenos Aires. El auspicio del cónsul inglés favorecía el éxito de las competencias.

Las crónicas no coinciden con la fecha de la regata a la que asistió el presidente don Domingo Faustino Sar-

miento, pero sea ello el 12 o 13 de diciembre –nosotros nos inclinamos por la última por ser sábado–, se guarda memoria de una extraordinaria organización en la que tomaron parte el ministro inglés Lionel Sackville West y el cónsul Ronald Bridgett.

El vapor *Edward Everett*, fondeado en inmediaciones del Tigre Hotel, oficiaba de tribuna de gala y comedor para los invitados, al tiempo que servía de marca de llegada para los botes contendientes.

En esa oportunidad los asistentes se trasladaron en tren hasta el Tigre. Desde la estación hasta la margen del Río Luján el viaje continuaba en bote. La línea pertenecía al Ferrocarril Norte, cuyo gerente, el señor Krabbe, respondía por nacionalidad al ministro británico y brindaba su colaboración por medio de horarios apropiados al programa de regatas.

Éstas eran alegradas por bandas de música y se acostumbra a embanderar los barcos amarrados en las márgenes del río. Contribuían a la emoción del momento las largadas con disparo de salva y el saludo de los pañuelos a los vencedores.

Finalizada la segunda regata se produjo el arribo de la embarcación que trasladaba al Presidente de la República, quien asistió al resto del programa, tan pronto finalizó el almuerzo en que Sarmiento fue reconocido como Socio Honorario del club organizador.

Sarmiento asiste a una regata

Domingo Faustino Sarmiento era un hombre de río.

En 1855 compró una isla bañada por el cauce que hoy lleva su nombre en el Delta e hizo construir una casa donde pasaba temporadas de descanso acompañado por su hijo Dominguito.

Largo camino recorrió desde su San Juan natal dejando huellas en la civilización y desarrollo de nuestro país. Introdujo en el Tigre el cultivo del mimbre inculcando en sus habitantes la práctica de una productiva artesanía, que aún perdura, como heredera de su visión.

No es de extrañar que el 13 de diciembre de 1873 aceptara la invitación del ministro inglés Lionel Sackville West, titular del Club de Botes del Tigre, para asistir a una regata y almuerzo, cuyas consecuencias pueden considerarse históricas.

El Presidente de la República se hizo presente a bordo de una chalupa acompañado por el ministro de Relacio-

nes Exteriores y sus edecanes. Fue nombrado socio honorario del Club y tras el tradicional brindis por la salud del invitado, Sarmiento tomó la palabra para retribuir los cordiales gestos de que fuera objeto.

La crónica registró lo que sigue:

Estoy deleitado con la fiesta de hoy, acaso más de lo que podéis creerme. He venido complacido como socio honorario de este Club para presenciar la inauguración de un nuevo género de diversión en este país. Vuestros intrépidos antepasados debieron mucho de su grandeza a la destreza y osadía en el mar y los robustos británicos del presente han conservado el físico fino de la raza mediante estas diversiones dignas de una nación viril, libre y enérgica.

Concluyó diciendo:

Para mí, que estoy envuelto en los graves cuidados del cargo, es reconfortante venir aquí y tomar parte de estos deportes varoniles que realizan el aforismo de los antiguos: Mens sana in corpore sano. Ojalá lograrse entrar en la juventud argentina la imitación de este ejemplo para injertar en nuestra naturaleza un amor por el elemento glorioso que ha hecho de vuestro país lo que es y que es el padre del comercio, la riqueza y prosperidad. Éste es verdaderamente para mí un día que será marcado con piedra blanca y entretanto os agradezco por el placer que me habéis proporcionado; bebo al éxito del Club de Botes del Tigre.

Eran épocas de diplomáticos perspicaces y rápidos en la réplica y en la acción. Tres días después, atendiendo a la cita presidencial sobre la juventud argentina, se ponían las bases del Buenos Aires Rowing Club.

La palabra precisa del eterno maestro se había convertido en incentivo irrenunciable para otro capítulo del futuro.

Ochenta caballeros deciden fundar un club

Corrida la regata del 13 de diciembre de 1873, descansadas las copas de champagne del brindis sobre la mesa del vapor *Edward Everett* y escuchadas las palabras del presidente Sarmiento, no quedaba otro camino que crear una institución de remo abierta a la juventud argentina y hacerlo con la solidez de las obras que deben perdurar.

Sólo tres días después, el 16 de ese mes, en el céntrico Café Gimnasio de Florida, entre Corrientes y Cuyo (hoy Sarmiento), fueron reuniéndose unos 80 caballeros decididos a dar forma a una asociación con finalidad de promover y practicar el remo deportivo.

Dado que la mayoría de los presentes era de origen británico podemos suponer que flotaba en el ambiente el espíritu de "clubmen" y que cumplidas algunas formalidades y despejadas las pe-



queñas diferencias de opinión esperables, el nacimiento del nuevo club fue una realidad.

James Hogg, a quien hemos recordado como dueño junto con su hermano del bote *Lala*, presentó la moción, con pedido de asiento en el Acta de Fundación, "que el ingreso estaba abierto a todos los aficionados al remo, cualquier fuera su nacionalidad".

Propuesto el nombre Buenos Aires Rowing Club, fue aprobado y asentado en el acta. El cónsul británico, Ronald Bridgett, que se desempeñaba como presidente del acto, expresó el gran placer que le causaba el entusiasmo puesto de manifiesto por los presentes e hizo un bosquejo de los proyectos en consideración. Dejó también constancia que 50 caballeros habían dado su nombre como socios.

Felicitó Bridgett a la Asamblea por los "favorables auspicios bajo los cuales se iniciaba el nuevo club", citando el ofrecimiento del Ferrocarril Buenos Aires a Ensenada de un lote de terreno, que finalmente no se utilizó. Se convino efectuar el entrenamiento en el Riachuelo y las regatas en el Tigre, lo que mereció aprobación prácticamente unánime.

Se decidió nombrar una comisión provisoria de siete miembros para redactar los reglamentos, informar respecto a un sitio conveniente para la casa del Club, comprobar cuántos señores estaban dispuestos a ser Socios Vitalicios mediante el pago de una respetable suma de dinero y, en general, informar a la próxima Asamblea General sobre cualquier hecho de interés para el Club. Aprobada la propuesta, fueron elegidos por unanimidad los señores R. Burns como secretario; C. H. Krabbe como tesorero, R. Bridgett como capitán y como vocales A. G. H. Tyndale, J. A. Dalglish, J. Hogg, W. G. Parry y W. A. Christophersen, bajo la presidencia de Lionel Sackville West, quienes pasaron a constituirse en los socios fundadores y con ello se cerró la primera Asamblea del Buenos Aires Rowing Club.

Aquellos deportistas que competían en el Tigre, luego vestidos con elegante formalidad y reunidos en pleno centro de la ciudad de Buenos Aires, actuaron con remarkable eficacia. Habían creado un club que respondía a las expectativas del ministro británico y a la sugerencia del Presidente de la República. Habían puesto los cimientos de una asociación que debía instruir y organizar a los remeros. Habían abierto el cauce para que argentinos y británicos confraternizaran por medio del deporte.

Ocho meses más tarde se reunió nuevamente la Comisión Directiva y en esa oportunidad el ministro británico, Lionel Sackville West, que ocupaba la presidencia, se refirió al estado floreciente del club. Se aprobaron los reglamentos que regirían a la asociación y se comprometió la celebración de una regata tan pronto como los remeros estuvieran en condiciones.

En esta segunda reunión de Comisión, se planteó la posibilidad de facilitar botes para la práctica de las damas. La constancia dice que "al Club le sería muy grato hacer cualquier arreglo que pudiera facilitar la presencia del bello sexo, ya sea como participantes activos o pasivos del placer del remo". Las damas gozando del remo son una tradición nacida prácticamente con el Buenos Aires Rowing.

La situación legal del club se consolidó en 1883, cuando se le reconoció la Personería Jurídica y previo dictamen del Procurador General de la Nación, se aprobaron los Estatutos de la Sociedad Buenos Aires Rowing Club el 27 de junio de ese año, con la firma del presidente Julio A. Roca y de Bernardo de Irigoyen bajo la tradicional fórmula "Comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional".

Al año siguiente, 1884, dos Asambleas, la del 4 de enero y la Extraordinaria del 4 de septiembre, produjeron cambios de importancia. Se desestimó la propuesta de admitir en calidad de socios solamente a los que hablan el idioma inglés, con la intervención importante del señor Anderson, quien siendo británico argumentó "que si bien los ingleses enseñaban a los argentinos y de otras nacionalidades el manejo del remo, la América del Sud les abría con gusto sus puertas y que, expresando los ingleses sus sentimientos en el idioma del país en el que se habían establecido, creen responder en parte a la gratitud que su patria adoptiva les dispensa".

A partir de febrero de ese año, las actas comenzaron a redactarse en español y se inició la traducción de las anteriores. Era entonces presidente Nicolás Bower y Eduardo B. Madero, secretario honorario.

Las aguas de la Institución decana del remo argentino comenzaron a fluir mansamente por un cauce que ya no

abandonarían, que conduce hasta nuestros días y que los socios de hoy tienen la responsabilidad de continuar recorriendo.

Hoy y ayer, argentinos y británicos

La Sede Social del Tigre, en el 226 de la calle General Mitre, construida en 1916 y remodelada siete años después, y las dos islas sobre el río Sarmiento que actualmente son propiedad del Buenos Aires Rowing Club, la Centenario y la Rufino de Elizalde, albergan a un grupo de ciudadanos argentinos orgullosos de formar parte de la más antigua institución dedicada a los deportes náuticos en nuestro país.

Este más que centenario club exhibe ambientes alegres. Lo son por su luminosidad, por sus patios y jardines, por su arboleda, por el ajetreo de botes que van y vienen ruidosamente entre el río y los galpones, por el típico ruido de los otros deportes y, fundamentalmente, por la gente que allí encontramos.

Lo sorprendente de esa alegría es que una mayoría importante de los socios padece un mal incurable. Han sido atacados por una pasión que se llama "el remo".

El remo cansa, produce ampollas en las manos y, cuando la jornada ha sido larga, dolores en casi todos los músculos del cuerpo. Pero es deporte de hombres y mujeres física y mentalmente saludables, que reincidirán una y otra vez tan pronto haya un momento libre de obligaciones.

Cuando se lo practica en botes de regata genera caras de pocos amigos durante el entrenamiento, que es el período dedicado a recibir críticas de parte de entrenadores, capitán de remo y timoneles, tanto como al término de cualquier competencia que ha sido ganada por otro bote. Pero todos los que lo practican apuestan al momento de gloria que brinda una regata bien ganada. Allí llegan sonrisas que no tienen límite, hurras nacidos en pulmones que un segundo antes estaban por estallar, y unas remadas suaves que llevan a la rampa, para sacar el bote ganador.

El remo es la columna vertebral del BARC.

La enfermedad del remo deportivo parece haber nacido en Inglaterra, en el siglo XVIII para más datos y la primera epidemia se registra en 1715, en aguas del Támesis, frente a Londres.

Serios autores e historiadores hablan de la primera competencia ubicándola en el citado país y ciudad, entre el Puente de Londres y la zona de Chelsea. Aparentemente su iniciador fue un irlandés, Thomas Doggett.



La regata inspirada por él todavía se disputa y el premio se llama, creemos, Doggett's Coat and Badge. El último cuarto de ese siglo parece haber visto la consolidación del remo como deporte y para 1829 empezó a dirimirse la supremacía entre Oxford y Cambridge, remos de por medio, ante, según quedó registrado, unos 20.000 espectadores. A mediados del siglo comenzó a disputarse la hasta hoy conocida Henley Royal Regatta, con trofeos legendarios como la Grand Challenge Cup y la Diamond Sculls Cup.

Siguiendo el ejemplo de los comediógrafos romanos que copiaban desvergonzadamente las obras similares de los griegos, Europa y los Estados Unidos de América se plegaron a la tradición británica del remo de regatas. Europa produjo el Código Internacional de Regatas y la definición del Remero Aficionado en Bruselas en 1891. Dos años después vio la luz la primera de las Federaciones Internacionales Deportivas, en Turín, la Federación Internacional de Sociedades de Remo (FISA).

Para esos años el fenómeno también era una realidad en nuestras aguas y el BARC, fundado el 16 de diciembre de 1873 consolidaba su masa societaria, mayoritariamente británica, pero abierta a todos los aficionados al remo, cualquiera fuera su nacionalidad.

Siguen páginas donde reinan los Libros de Actas, los Reglamentos, las constancias escritas de aquellos lejanos días de fines del siglo XIX, de los que recorren la totalidad el siglo XX y los que abren el siglo XXI. Páginas tal vez poco amenas pero necesarias para este escrito sobre historia.

Cuando esto sucede los relatores deben resistir la tentación de tomar la florida y poética senda que hace amena la narración y, posiblemente, desdibuja un poco la historia.

Define algún diccionario: Historia es el relato de los acontecimientos y los hechos dignos de memoria. Y va-

ya si es digno de memoria el camino recorrido por el Buenos Aires Rowing Club.

Ésta es la historia de una Institución, pero es también una historia de objetos materiales, muebles e inmuebles, de acaecimientos, de fechas, de los hombres que protagonizaron esos acontecimientos y momentos y de los que estuvieron allí y entonces para acompañarlos. A poco que se profundice se percibirá que es la historia de las relaciones entre todos ellos.

Los predios cedidos al Club, los botes en que se practicaba el remo, los galpones donde se los guardaba, la chata *General Alvear* cedida por la Marina de Guerra, el sábado 13 de diciembre de 1873, el Presidente argentino y el ministro británico en esa fecha, los organizadores de la regata, los usos y costumbres en las relaciones diplomáticas y comerciales de más de un siglo atrás, los remeros por vocación, las aguas cercanas a la Capital y las del Tigre son todos elementos que ligados y regidos por el devenir de los años condujeron a la fundación, consolidación y vitalidad del Club.

Es posible que la ausencia de uno solo de ellos fuera vacío suficiente para conducir a una vida efímera que repitiera la historia de otras instituciones creadas con fines similares que se diluyeron sin siquiera ver el siglo XX. Afortunadamente Dios juntó todo lo necesario. Hay, en la gestación y trayectoria de este club, causas y costumbres concurrentes que no deben ser olvidadas.

Por su formación juvenil, los británicos radicados en otros países tenían por costumbre la práctica de sus deportes tradicionales, lo que con frecuencia condujo a la fundación de clubes que fueron abriéndose a los ciudadanos de la nación huésped con quienes mantenían relaciones de tipo diplomático, comercial o social.

El BARC, decano entre los clubes de remo, nació como un pequeño enclave británico en nuestro país. Le fue dado un nombre en inglés y el primer presidente de la Co-

misión Directiva fue el ministro británico acreditado en la República Argentina, el vicepresidente era el cónsul británico y la mayoría de los socios provenían del Reino Unido, por lo general hombres de negocios relacionados con el comercio, la industria y el ferrocarril. No es de extrañar, entonces, que mostraran una gran eficacia en la organización de la institución.

Las primeras reuniones se llevaron a cabo en dependencias de la Iglesia Escocesa y las asambleas en la Iglesia Anglicana, autorizadas por el reverendo mister Jackson; en oportunidades también se usó el consulado británico. Llegado el principio de siglo y ante los elevados costos de alquiler de los teatros Colón y Nacional, hubo reuniones en el Prince Georges's Hall.

Las actas hablan de una sociedad anglosajona en la cual algunos socios se negaban a remar los domingos apoyados en convicciones religiosas, lo cual dificultaba la organización de regatas. Pero desde el comienzo, el ingreso estaba abierto a todos los aficionados al remo, cualquiera fuera su nacionalidad. Allí reside la clave de todo lo que vino después.

Desde la fundación hasta los años del centenario de la República

... y se resuelve que el Riachuelo sea fijado como cancha de práctica y asiento principal pero que todas las regatas sean remadas en el Tigre, con lo cual la Asamblea estaba conforme por casi unanimidad. (Asamblea del 16 de diciembre de 1873.)

El 4 de agosto de 1874, a los ocho meses de la Asamblea constitutiva del Buenos Aires Rowing Club, se dejó asentado en las Actas que *a pesar de que el Club se ha iniciado en tiempo de crisis no ha sido creado con capital prestado. Al contrario —continuó—, hay un saldo de balance a nuestro favor, lo que es tanto más grato cuando se sabe que en un Club de esta naturaleza los gastos son muy elevados al principio.*

Varios factores se combinaron para lograr esta situación favorable. Por un lado, como ya se mencionó, el apoyo del Gobierno Nacional que permitió la introducción de material flotante libre de derecho de aduana y, por otro, las rebajas en el transporte gracias a la colaboración de los señores Ryde and Co. y Lamport & Holt de Inglaterra.

Además influyó, sobre todo, el gran empuje de los socios fundadores: 166 en total, de los cuales 21 eran vitalicios y dos honorarios.

El club comenzó su vida deportiva en la margen del Riachuelo, cerca de la estación Barracas del Ferrocarril Sur y del centro de Buenos Aires.

A fines de 1875, se inauguró un segundo local en el Tigre para facilitar las actividades en esas aguas. Los 38 años en que la sede central se ubicó en las cercanías del puerto cumplieron una función muy importante.

El primer local se construyó en un terreno cedido en calidad de préstamo por el señor Leonardo Pereyra (1834-1899) con quien el club contrajo una deuda de gratitud que obliga a destacar su actividad como hacendado y político. Gran propulsor de la ganadería argentina, introdujo el primer reproductor Hereford de Inglaterra en 1872; fue uno de los socios fundadores de la Sociedad Rural Argentina cuatro años más tarde y luego presidente de la misma desde 1882 hasta 1884. Dueño de estancias en la zona de Barracas, La Plata y en el sur de la provincia, se lo recuerda como un hombre generoso que hizo numerosas donaciones, entre ellas la de terrenos para clubes deportivos en Barracas.

El predio se ubicaba en la ribera del Riachuelo cerca del puente del Ferrocarril Sur. Al poco tiempo de recibido se procedió a construir la casa de botes, según planos del señor Aberg, donde se acomodaron varias embarcaciones, entre ellas el legendario *Lala* de los hermanos Hogg, adquirido entre todos los socios. Las actas de la Comisión Directiva registran que *se aprobó un cordial voto de agradecimiento al señor Leonardo Pereyra por su liberalidad y gentileza en permitir el uso del terreno en Barracas para la casa de botes.*

Varias familias porteñas poseían tierras en ese lugar, los Álzaga, Montes de Oca, Llavallol, Cambaceres, Berisso, Balcarce, Hernández, Ramos Mejía, Luro, Somellera, Sáenz Peña, Videla Dorna, Ezcurra, Darragueira, Sáenz Valiente y Udaondo, pero por la fiebre amarilla que asoló a Buenos Aires en 1872, muchas de ellas dejaron la zona en esa década.

La casa era de madera con techos de chapa con entrada ancha, semejante a un casco de estancia, en un ambiente campestre con árboles frondosos, caminos de tierra y, de trecho en trecho, un ombú. “La casa ha dado entera satisfacción —afirman las Actas—, siendo amplias sus comodidades tanto arriba, el cuarto para socios, como el espacio debajo, disponible para botes.” En esta casilla de madera no había, naturalmente, electricidad y los socios bombeaban el agua con una precaria bomba de mano para poder bañarse.

A menos de un año de vida, el club tenía dos botes de cuatro largos con toleteras, cuatro botes de un par con toleteras y ya se habían encargado dos embarcaciones a Inglaterra, “una construcción algo pesada para satisfacer a aquellos socios que no están acostumbrados a remar en botes de construcción liviana”. Todo esto no era poco para una ciudad pequeña y un deporte nuevo en nuestra



comunidad, en una Argentina que en el censo del año '69 contaba con poco más de un millón setecientos cuarenta mil habitantes.

Desde los comienzos se organizó una carrera de natación en el Riachuelo y luego en el Tigre, con copa donada por el cónsul británico, que se corría con traje de remar: pantalones de franela o viyela y camisa blanca, un recorrido de 100 yardas, cuya finalidad no puede haber sido otra que incentivar la preparación para el caso de hundimiento de algún bote, al tiempo que marca el principio de otro de los deportes que acompañaron al Buenos Aires Rowing durante su vida, la natación.

Debido al aumento de socios, las comodidades que al principio parecían tan amplias resultaron restringidas y la Comisión Directiva resolvió agregar al uso común la pieza que ocupaba el cuidador "siempre que se le pueda encontrar a éste una ubicación en el edificio". A los pocos meses ya se habían terminado las mejoras: ampliación de las instalaciones, en primer lugar, y la Comisión Directiva afirma que la casa de botes "puede compararse favorablemente con la de cualquiera de las sociedades que existen en esta época".

El club ya contaba con 201 socios: 2 honorarios, 20 vitalicios, 145 suscripciones pagas, 10 atrasadas y 23 declarados temporariamente ausentes. Llama la atención lo detallado de los asientos, que reflejaban la constante preocupación de las autoridades por la marcha de la Institución.

Se decidió que la mayoría de los botes debían guardarse en el "establecimiento del Riachuelo" especialmente durante los meses de invierno porque "la demanda es mayor en el Riachuelo". Ya en esta época comenzó una pequeña rivalidad entre ambos asentamientos.

Las obras continuaron con el pintado del local, construcción de un camino desde la Estación del Norte en Barracas hasta la casa del Riachuelo y colocación de una plataforma elevada para soslayar el terreno muy bajo. Se

volvió a ampliar el local en 1881 y se hizo un pozo para suministrar agua para el baño, dado que "el agua del Riachuelo es demasiado sucia". En los primeros años de la fundación del Club las aguas eran limpias, para luego deteriorarse en forma acelerada.

En 1879 se construyó una canoa tipo Rob Roy y otra Mersey. Cuatro años más tarde se consignó que los botes sumaban 35.

El club cumplió sus diez años en un ambiente de prosperidad y entusiasmo. La adquisición de diez botes importados, algunos de segunda mano utilizados durante una temporada en el Támesis, contó con la exención de derechos de Aduana otorgada por el Gobierno.

Consultado el señor Pereyra si tenía intención de seguir prestando el terreno, afirmó que "tarde o temprano lo necesitaría", cediendo en cambio otro lote adyacente al puente del Ferrocarril Sur, por diez años.

Se produjo así la primera mudanza, nuevamente a terrenos del señor Pereyra. Comenzó la construcción de botes: un *sculling* y una canoa doble.

Varios miembros presentaron una solicitud a la Asamblea Extraordinaria para suprimir la sede provisoria del Riachuelo con resultado negativo. Se alegó que la situación financiera del club era "suficientemente holgada para sufragar los gastos que se originan en ella, la cual era tanto más necesaria por cuanto en el último semestre fueron sacados 223 botes por 356 personas". La cercanía de la ciudad daba mucha vida a la actividad del remo en la zona del puerto.

Atenta a estas inquietudes societarias, la Comisión Directiva se dirigió, en el año 95, al Jefe del Estado Mayor General de la Marina pidiendo se les concediera una embarcación para usarla como casilla flotante en el puerto de la Capital. Al poco tiempo fue entregada al Club la chata *General Alvear*.

Cerrada la etapa de préstamo, se decidió enviar una nota al señor Pereyra, agradeciendo el haber facilitados los dos terrenos que se habían ocupado sucesivamente. Éste, socio activo del Club desde los comienzos, fue nombrado honorario en 1874 y vitalicio en 1887.

La chata a vapor *General Alvear*, construida en Gran Bretaña y adquirida por el Estado argentino para integrar la Escuadrilla del río Pilcomayo, tenía 48 metros de eslora, 7,60 de manga y desplazaba 200 toneladas, lo que da una idea de las comodidades que brindaba su casco de acero. Su vida activa se desarrolló fundamentalmente en el Río Paraná.

¿Qué hado hizo que este barco fuera el que trajo aguas abajo, por el Paraná, los restos mortales de don Domingo

Faustino Sarmiento, hombre decisivo en el nacimiento del Buenos Aires Rowing Club, fallecido en Asunción en 1888? Sepan las generaciones futuras de socios que en el mismo lugar donde los fundadores trajinaban, se dio guardia de honor y capilla ardiente a nuestro preclaro Presidente de la República.

La Armada extrajo las máquinas y calderas del pontón y ese mismo año se inauguró con la presencia de numerosos socios del club.

La Comisión Directiva consideró la posibilidad de transportar la sede flotante a uno de los diques ya que "al estar los botes más cerca de la ciudad los socios tendrían mayor facilidad para el manejo del remo". Por allí pasaban dos líneas de tranvías con tracción a sangre que habían sido establecidas en 1870. El año 1901 cerró el período de la *General Alvear*, que en su servicio al club había sido objeto de reformas para dotarla de camarotes, elevación de su techo y forrado con chapas de zinc para evitar filtraciones, pintado y adaptación como taller de reparación de los botes. La embarcación que producía "cientos de pesos que se destinaban a hermostrar el local del Tigre" había cumplido su vida útil.

Se había solicitado con éxito la renovación de la concesión ante el Ministerio de Marina, pero problemas insolubles de flotabilidad aconsejaron trasladar las pertenencias al Tigre y abandonarla.

Previniendo este desenlace se había gestionado ante la Honorable Cámara de Diputados la concesión de un terreno en otro paraje del Riachuelo. Cabe señalar que ya en esta época algunos socios se opusieron al proyecto aludido porque, según alegaban, el local definitivo en la dársena pronto dejaría de prestar servicios debido al tráfico siempre creciente del puerto, recientemente construido de acuerdo con los planos presentados por Eduardo Madero, padre del presidente del club, Eduardo B. Madero.

A pesar de las opiniones adversas, la Comisión Directiva obtuvo un predio en la margen Este del antepuerto en 1902. Autorizó a emplear hasta 2.000 pesos en la construcción de la nueva casa de botes en la Dársena Sur y fue así que se produjo la cuarta mudanza en esta zona de la Capital Federal.

Al poco tiempo se inauguró dicho local con la presencia de los señores socios, el intendente de la Capital, Adolfo Bullrich, el subprefecto Marítimo y las Comisiones Directivas de los clubes de regatas de Montevideo y Buenos Aires, autorizándose a gastar hasta 300 pesos para el lunch. El Yacht Club Argentino contribuyó a dar brillo al festejo "empavesando de gala y amarrando sus yachts frente al flamante local" y el prefecto Marítimo cooperó transportando los botes desde el Tigre. Finalmente el

subdirector de Paseos Públicos hizo unas plantaciones para hermostrar el terreno adyacente y también colaboró el intendente Municipal proporcionando algunos materiales para el acto.

En el segundo semestre de 1904 llegó a conocimiento de la Comisión Directiva que el agua del pozo semisurgente constituía un peligro para la salud y se apresuró a instalar un servicio de aguas corrientes y desagües en el local de la Dársena. Al poco tiempo se colocó un cerco alrededor del predio, se repararon desperfectos, incluyendo la rampa y se lo pintó por dentro y por fuera.

Inexorablemente llegó el día en que los socios debieron dejar el local. El 15 de noviembre de 1910, el ministro de Obras Públicas anunció que el Presidente de la Nación había decretado caducas las concesiones acordadas por el Gobierno a las sociedades del Buenos Aires Rowing Club, el Yacht Club Argentino y el Club de Regatas de la Marina para ocupar los terrenos fiscales frente a la Dársena Sur del puerto de la Capital.

Se fijó un plazo de seis meses y el desalojo se llevó a cabo el 30 de abril de 1911.

El señor Adolfo Bullrich, socio del club, encargó a su empresa la venta de todas las pertenencias en remate público y muchos socios aprobaron la medida, considerando que además de ser incómodo "era peligroso arriesgarse en nuestros botes por esos parajes tan frecuentados por grandes remolcadores y lanchas".

Así terminó la historia del local en el Riachuelo: dos instalaciones sucesivas en terrenos del señor Leonardo Pereyra, la histórica y pintoresca casilla flotante y la construcción en el terreno cedido por el gobierno.

Este relato nos habla de otros tiempos y de otras circunstancias en una zona casi deshabitada aunque no muy lejana del centro de la Capital Federal, cuando la Isla Maciel era un lugar hermoso donde alumnos y maestras hacían paseos y picnics.

El remo

En abril de 1911 se cerró una etapa en la vida del club, con el abandono de las sedes en la ciudad de Buenos Aires. En esos 38 años de vida se practicó el remo y se contribuyó a su consolidación en el orden nacional.

Abiertas las relaciones con el Montevideo Rowing Club y obtenida la personería Jurídica, el BARC lideró la organización del deporte entre la incipiente comunidad de clubes de remo, que oportunamente crearon una institución para asegurar la continuidad en materia de estatutos, reglamentos de remo y competencias.

El 21 de septiembre de 1893 se fundó la Unión de Regatas del Río de la Plata, que al oficializarse adoptó el

tradicional nombre de Comisión de la Regata Internacional del Tigre, señera Institución cuyas iniciales CRIT pueblan los cuatro campos azul y blanco de esas medallas de primer premio que todos los remeros ansían obtener. No es de extrañar que su primer presidente fuera don Eduardo B. Madero, del BARC.

Sus funciones, fomentar, organizar y fiscalizar las regatas de remo en el Tigre, fueron colocadas bajo el patrocinio de la Unión de Remeros Aficionados del Río de la Plata, después de la fundación de ésta, el 10 de diciembre de 1901, con lo que se abrió la posibilidad de afiliación al Comité Olímpico, a la Confederación de Deportes y a la Federación Internacional de Remo. La Unión cambió su nombre



el 9 de noviembre de 1917 por el de Asociación Argentina de Remeros Aficionados y en 1989 pasó a llamarse Asociación Argentina de Remo.

Si dejamos de lado estos dos cambios de nombre de la Asociación Argentina de Remo, todo el proceso de consolidación del remo nacional se produjo dentro del primer período de vida del BARC, cuyos hombres aportaron una dosis significativa de visión y empuje.

Las Regatas Internacionales de Tigre fueron el polo de atracción del remo argentino y de la inserción entre la población. Parece interesante hacer una lista de las fechas en que fueron incorporándose a estas competencias los diversos clubes.

1874	<i>Montevideo Rowing Club</i>
1876	<i>Club de Regatas La Marina</i>
1887	<i>Rosario Rowing Club</i>
1888	<i>Club de Regatas de Lima</i>
1888	<i>Tigre Boat Club</i>
1890	<i>Club de Remo Teutonia</i>
1892	<i>Club Regatas San Nicolás</i>
1898	<i>Campana Boat Club</i>
1902	<i>Club de Regatas La Plata</i>
1906	<i>Club de Regatas Concordia</i>
1906	<i>Club San Fernando</i>
1909	<i>Club Mendoza de Regatas</i>
1910	<i>Club Canottieri Italiani</i>
1912	<i>Club Remeros Escandinavos</i>
1913	<i>Club Suizo de Buenos Aires</i>
1916	<i>Nahuel Rowing Club</i>
1920	<i>Club Regatas América</i>
1920	<i>L'Aviron Club de Regatas</i>
1923	<i>Club de Regatas de Corrientes</i>
1925	<i>Club Regatas Almirante Brown</i>
1928	<i>Club Náutico Zárate</i>
1935	<i>Club Náutico Hacoaj</i>
1951	<i>Asociación Club de Remo Villa Carlos Paz</i>
1974	<i>Club Regatas Carlos Paz</i>

Antes de la fundación del BARC el espíritu de competencia ya se había puesto de manifiesto en nuestras aguas, con lo que tenía de lucha y de fiesta. El público acompañaba a los deportistas desde los comienzos, presagiando inolvidables reuniones con las riberas del Luján llenas de asistentes, algunos ordenadamente situados con sus botes en las márgenes del río.

El *Tecucara*, yate presidencial a partir de 1936, se ubicaba generalmente en inmediaciones de la línea de llegada, albergando autoridades o invitados especiales, lo que pone de manifiesto la importancia que se daba al remo de regatas.

Según consta en actas, en 1874 se realizó la primera competencia, con gran éxito y en la que compitieron socios "que hace seis meses no sabían lo que era un bote con toletes".

Al año siguiente la Comisión Directiva inició la apertura de las regatas a otras instituciones, expresando el deseo que "nuestros amigos de Montevideo puedan ser inducidos a mandar algún representante". Allí nació una vieja costumbre y acuerdo de reciprocidad con el Montevideo Rowing Club.

El segundo vecino en participar en las regatas organizadas por el BARC fue el Club de Regatas La Marina, al que siguieron gradualmente los nuevos clubes de remo establecidos en el Tigre.

En el desarrollo de varias otras asociaciones de remo hay un claro componente comunitario.



Los ingleses se nuclearon en el Tigre Boat, llevándose algunos socios del Buenos Aires que a quince años de su fundación no era una cerrada comunidad británica ya que en 1887 tuvo su primer presidente argentino, don Virgilio M. Tedín, y con la excepción de R. M. Ramsay de nacionalidad británica que ocupó la presidencia entre 1892 y 1897, el resto de los titulares del Buenos Aires han sido argentinos.

Los alemanes fundaron el Ruder Verein Teutonia; los italianos el Canottieri Italiani; los nórdicos el Club de Reme-

ros Escandinavos; los suizos el Club Suizo de Buenos Aires; los franceses L'Avirón Club de Regatas y los españoles el Hispano Argentino.

El único caso de secesión en las filas del Club se produjo en 1905, con la fundación del Rowing Club Argentino por un grupo de ex socios bajo la presidencia de Ernesto Tornquist. No hay constancias de las razones del hecho, pero sí las hay sobre las buenas relaciones que vinculan a ambos clubes desde el comienzo.

Las actas de 1881 se refieren a la Regata Internacional, adelantándose en los hechos a la fundación de la Comisión de la Regata Internacional del Tigre.

En 1887, el BARC invitó a los clubes de regatas de Río de Janeiro, Rosario y La Plata, abriendo las competencias del Tigre y, en ocasiones del Riachuelo, a los deportistas de otras ciudades y países.

En cierta medida puede suponerse que el remo de regata arrastró al club al Tigre, arrancándolo de su cuna en la ciudad de Buenos Aires. También debe suponerse que con ello hizo su grandeza.

Desarrollo en el Tigre

Hay un período de superposición de actividades entre las dos sedes que, como hemos dicho, finalizó con el retiro definitivo de la ciudad de Buenos Aires y concentración del esfuerzo sobre las ya existentes instalaciones frente al Río Tigre, poco después del Centenario de 1910.

Originalmente la denominación de Tigre parece haberse circunscripto a la zona encerrada por los ríos Tigre, de las Conchas (actualmente Reconquista) y Luján.

Si aceptamos que el nombre derivaba de la presencia de algún yaguareté ocupado en escapar de Juan R. Gambado, reputado cazador que extendía sus correrías hasta el arroyo que heredó su nombre, no parece justo olvidar que la zanja Fulminante se llama así para recordar a un barco polvorín y de acopio de torpedos que voló en aguas cercanas del Luján el 4 de octubre de 1877, salvando su pabellón, que hoy se encuentra en el Museo Naval, un vecino llamado Juan Gamba, ¿será el mismo del Gambado?

A principios del siglo XX estas citas podían parecer superfluas, pero luego de la compra de las islas, los socios del BARC llevan la ruta río Tigre, cruce del Luján, Fulminante, Gambado y Sarmiento grabada a fuego en su memoria y en su alma.

Retornemos al siglo XIX. Trazado de calles por el agrimensur Romero de por medio, la zona se fue poblando de quintas; Calzadilla, White, Avellaneda (hoy Asilo de

Ancianos), Torre, Cobo (luego Club Tigre), Perú, Vidal Molina, Astengo y Bunge.

El clima quedó retratado por Zelmira Garrigós en sus *Recuerdos de mi Lejana Infancia*, refiriéndose a su “querida casa del Tigre” donde llegó en el año setenta y tres, a los dos meses de nacida “en carreta tirada por bueyes, una travesía de catorce o quince horas”.

No se agota la lista de propietarios hasta nombrar a los Cibils, Aguirre, Carlos Tejedor, Eduardo Moreno, hermano del pionero de Nahuel Huapi, Francisco Moreno, el rancho de Sagastume, la casa de Remigio González Moreno, la de don Emiliano del Campo y la de doña Chepa Lavalle de Cobo. Siguen el doctor Albarellos, el sacerdote O’Gorman, Adolfo Bullrich, los Romero, la viuda de Irigoyen y las casas centenarias de Juan Bautista Brid y la de Rocha. Hacia el fin del período llegaron Oliveira César, José María Rosa, los Egusquiza, Emilio Fernández y Jorge Saldías.

Y estaban los que originalmente sólo veraneaban, los Torre, Pueyrredón, White, Vivanco, Campos Pirovano, Lawson, Avellaneda, Lavalle Cobo, Laspiur, Aldao, Beristarayn, Peacan del Zar, Erhard del Campo, Urquiza Anchorena, Billoch Newbery, Hogg, Coelho, Cibils y Dougall.

Había un grupo de porteños de ley y de acción que tenían marcadas simpatías por el Delta al que dedicaban sus periódicas visitas: Marcos Sastre, Eduardo Madero, Bartolomé Mitre, Vicente Fidel López, Juan Antonio Fernández, Virgilio M. Tedín, Dardo Rocha, Marcos Avellaneda, Epifanio Portela, Emilio Mitre, Manuel J. Campos, Rufino de Elizalde, Carlos Tejedor y Carlos Maschwitz.

En 1865, el ferrocarril había comenzado su avance hacia el Norte y para fin del siglo se podía llegar al Delta en algo así como una hora. Este ramal complementaba el transporte fluvial de cargas con origen en el Nordeste argentino, aliviando la navegación de río abierto y facilitando el establecimiento de población que hasta poco tiempo antes llegaba a la zona en carreta.

En la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX, una serie de factores fueron definiendo una zona atractiva y con carácter propio.

Al monte primitivo poblado de aves, surcado por pintorescos arroyos y ríos, ubicado apropiadamente para la transferencia de cargas con destino a Buenos Aires, se sumó una población isleña de inmigrantes, algunos pequeños productores en cuyas quintas la calidad era más importante que la cantidad, otros boteros y artesanos proveedores de servicios y mano de obra que facilitó el asentamiento permanente o con fines de descanso, de familias con abundantes recursos económicos.

El propietario del Royal Hotel, ubicado en Lavalle y Florida, hizo construir el Tigre Hotel en 1869. Fue demolido en 1930 como consecuencia de un incendio, tras haber provisto lugar de veraneo a varias generaciones de porteños.

En 1907, Pablo Pater, arquitecto del palacio Ortiz Basualdo, actual Embajada de Francia, construyó el Tigre Club, al que hoy se conoce erróneamente como Tigre Hotel. Destinado a proveer lugar de descanso de lujo, con escaleras de mármol de Carrara, arañas de cristal, pisos de roble y ambientación renacentista copia de un establecimiento similar de París. Alojó en su momento al Príncipe de Gales, a la Infanta Isabel de Borbón, Lily Pons, Enrico Caruso y Rubén Darío, entre otros. Fue asiento del primer casino en el país.

No debe extrañar que al instalarse en esa zona el primer galpón de botes de un club espiritualmente inglés por sus costumbres, pero abierto a todas las nacionalidades por sus reglamentaciones, los jóvenes argentinos de Buenos Aires y del Tigre lo adoptaran para sus prácticas deportivas. La vida social que en él se insinuaba se convirtió en atractivo para los mayores, acelerándose la transformación hacia un Buenos Aires Rowing esencialmente nacional.

Al mismo tiempo la masa societaria inglesa fue disminuyendo por regreso a Gran Bretaña de aquellos cuyas ocupaciones en el país fueron mermando, con un incremento hacia el principio de la Primera Guerra Mundial de los que regresaron para combatir por su patria. Los británicos que llegaron a la Argentina a fin de siglo encontraron en el Tigre Boat, fundado en 1888, un club comprometido en mantener la fisonomía inglesa, lo que lo hacía particularmente atractivo para ellos.

El asentamiento del BARC en el Tigre comenzó a sólo dos años de su fundación, por imperio de las regatas que en su mayoría aprovechaban el Luján como escenario. Una subcomisión tuvo por finalidad ocuparse de buscar lugar para un local en las márgenes del río citado. Sus gestiones dieron lugar a la autorización del Gobierno para ocupar un terreno cercano a la estación, sobre el río Tigre, por el término de doce meses.

Vencido el plazo se inició la búsqueda de un lugar para asentar la sede. Las compras de terreno comenzaron el 23 de octubre de 1885 por 1.589 m², en 1889 la fracción lindera de 821 m², en 1903 la quinta de Merián de 4.800 m² y a fines de 1950 el lote lindero, conocido como lo de Hernández, donde se edificó la pileta. Las expansiones territoriales se continuaron con la compra de las islas Rufino de Elizalde y Centenario, unas 18 hectáreas en total.

La anterior reseña excede el campo de la primera etapa del relato, con fines en 1911, pero su integridad brinda una idea de continuado esfuerzo hacia la expansión de las posibilidades que el club brinda a los socios.

Un año después de la primera compra, un entusiasta socio del club recibió el encargo del proyecto para una nueva casa de socios.

Conocida la trayectoria del arquitecto Carlos Altgelt, nacido en la Argentina en 1855 y fallecido en Alemania en 1937, dedicada principalmente a obras relacionadas con la educación, el Palacio Pizzurno en su momento Consejo Nacional de Educación y luego Ministerio de Educación y Cultura al que acompañan en nuestro territorio la Dirección General de Escuelas de La Plata y cerca de ochenta escuelas y en Alemania la construcción del lazareto y guarnición de Berlín, los planos de la biblioteca de dicha ciudad y la de la Universidad de Kiel, no debe sorprender que la Comisión Directiva, en 1888, dejara asentado que "se termina la construcción con su molino a viento, pozos, baños, cuartos de vestir, de espera, cuarto para las señoras, amueblamiento conveniente, ofreciendo hoy todas las comodidades necesarias para un club de esta clase".

El edificio constaba de planta baja, piso alto y ático. Su aspecto era el de una construcción de arquitectura isleña, con claros indicios del estilo centro europeo de Altgelt, ya que combinaba el entramado de columnas de madera con muros de ladrillo como cerramiento. Los pisos, también de madera estaban sobre elevados en la planta baja. El techo era de chapa ondulada con la típica cenefa recortada. Lucía en el frente galerías con las clásicas barandas de madera también en diagonal como el resto de la fachada. Se habían añadido la galería, el patio y la elevación del terraplén para tender las vías de las zorras de botes.

En la Memoria del 17 de agosto de 1888 se hace justicia dejando constancia que el arquitecto Altgelt y su hijo Hans renunciaron a favor del club los saldos que se les adeudaban, e historia al asentar que la Municipalidad había accedido a vender el terreno adyacente de 821 m².

Los trabajos continuaron con el cercado del predio, la compra de un mástil para izar la bandera, la adquisición de madera para las barandillas y zócalos de los cuartos, además de pintura y barniz. Así se cerraba el año 1891. Durante el siguiente se dispuso entregar uniformes al encargado y a los peones y se decidió que el intendente debía vivir en el local del Tigre, para que fuera más eficaz "la vigilancia y el cumplimiento de los reglamentos".

Por imperio de los citados reglamentos, estaba terminan-

temente prohibido “perro alguno en los botes”, “se acuerda que no haya aves en el local”. Las socias “no pueden traer invitados al Club” ni salir en canoas, o subir a los botes con tacos. “En objeto a la cultura” se deja sentado que los socios deben usar pantalones largos. Más tarde se atempera dicha disposición: “el socio puede usar pantalones cortos con medias largas”. Solamente se permitían los trajes de baño completos desde los hombros hasta las rodillas.

Mediante aviso se prohibía “entrar a caballo o en carruajes al recinto del Club, debiendo aquéllos ser conducidos de la rienda al fondo del terreno y atados a los árboles que existen”.

Hay constancias de haber solicitado al subprefecto y al jefe de talleres del Tigre que prohíban al personal bajo su mando “que se bañen desnudos, a fin de evitar espectáculos indecorosos a las señoras y señoritas que pasean a tales horas”.

Sabios y previsores reglamentos, algunas de cuyas disposiciones han caducado por imperio de la evolución de la cultura o desaparición de los árboles para atar caballos. El acceso de automoviles se prohibió en 1914.

Retornemos a la seriedad del relato, allá por 1902. Con la adquisición de la quinta que perteneciera al señor Merián, el predio tenía una superficie de 7.200 m², algo así como tres cuartos de manzana, lo que impulsó la idea de construir una nueva casa con comodidades que cubrieran “no sólo las comodidades presentes sino las futuras de acuerdo con la importancia del club y las necesidades de los socios”. En 1905 se autorizó a la Comisión Directiva a contraer un empréstito de cien mil pesos y al año siguiente se demolió la casa del Club tras dieciocho años de continuados servicios, previo homenaje al arquitecto Altgelt, su diseñador y constructor.

El diseño de la nueva sede recayó en el arquitecto británico Roberto Harrison Lomax, con asesoramiento de los señores Carlos Agote, Ernesto Danvers y Carlos Maschwitz e instrucciones de evitar todo lujo innecesario.

Requeridos tres presupuestos para la construcción, la Comisión Directiva se inclinó por el de la firma Hugo F. Bucci y Cía. que excedía levemente los 103.000 pesos. En esta oportunidad el club solicitó y obtuvo del Gobierno Nacional una subvención de 5.000 pesos, que es el único aporte de este tipo recibido en toda la historia del BARC. Las obras se extendieron hasta el año 1912, en que fueron inauguradas, al año siguiente del abandono de la sede del Riachuelo.

La construcción, dando frente a la calle General Mitre, constaba de planta baja y dos pisos altos. Poseía galerías y balcones corridos en el frente. La torre, de menor



altura que la actual tenía un gran reloj y cúpula de pizarra. El acceso de los botes se realizaba a través del edificio, por debajo de la torre.

La prosperidad de la Institución se ponía de manifiesto en detalles como la contratación de ascensorista, peluquero y lustrabotas, adquisición de platería y mantelería, papelería y sobres con membrete del Club, suscripción a: *The Illustrated London News*, *El Hogar*, *L'Illustration*, *Sporting and Dramatic News*, *Vie au Gran Air*, *La Nación* y *La Prensa*.

La obra, en su totalidad, comprendía la habilitación de un salón para 30 niños, comedor, antecomedor, cocina, duchas para cadetes, calefacción y ventiladores. Se adquirieron algunos muebles en Maple y Cía.

Los 119 socios que habían contribuido con cuotas extraordinarias hasta sumar casi diez mil pesos, las recuperaron por disposición de la Comisión Directiva.

El club estaba sólidamente instalado en su ubicación definitiva del Tigre. Se había cerrado la etapa de ocupaciones precarias en la Capital Federal. ▢

Los presidentes del Buenos Aires Rowing Club

Lionel Sackville West

Desde 1873 hasta 1878.
Británico. Gestor indiscutido en el nacimiento del club. Se desempeñó como ministro británico ante el gobierno argentino hasta 1888 en que regresó a su país. Fue despedido cálidamente por Nicolás Avellaneda, Presidente de la Nación, quien agradeció a la Reina de Inglaterra por su designación. En 1888 le fue conferido el título de Lord Sackville.

Ronald Bridgett

Primera presidencia desde 1878 hasta 1879. Segunda desde 1880 hasta 1882. Tercera desde 1885 hasta 1886.
Británico. Se desempeñó como cónsul en nuestro país. Fue gran colaborador de Sackville West en todo lo referente al club. Presidió el acto de fundación en el Café Gimnasio el 16 de diciembre de 1873.

F. C. Ford

Desde 1879 hasta 1880
Británico.

W. B. Pauli

Desde 1882 hasta 1884.
Británico.

N. Bower

Desde 1884 hasta 1885.
Británico.

W. J. Perry

Desde 1886 hasta 1887.
Británico.

Virgilio M. Tedín

Desde 1887 hasta 1891.
Fue el primer presidente argentino del club. Importante figura pública, ejerció el cargo de Intendente del Departamento del Tigre.

Amancio N. Williams

Desde 1891 hasta 1892.
Argentino.

Robert A. Ramsay

Desde 1892 hasta 1898.
Británico.

Eduardo B. Madero

Desde 1898 hasta 1915.
Argentino. Ocupó el cargo hasta su fallecimiento. Antes de ser presidente del club había participado en la formación de la Comisión de la Regata Internacional del Tigre, en 1893, de la que fue el primer presidente. Fue fundador de la Unión de Remeros Aficionados (luego Asociación Argentina de Remeros Aficionados -AARA) en 1902. Su largo período cubre la última etapa del Club en la ciudad de Buenos Aires incluyendo la construcción de la segunda sede después del abandono de la *General Alvear* en 1901 y el retiro final hacia el Tigre en 1911. Poco antes, en 1906 se había demolido la primera construcción del Tigre y comenzado la segunda que se inauguró bajo su presidencia en 1912.

C. F. Alcobenda

Desde 1915 hasta 1918.
Argentino.

C. A. Aldao

Desde 1918 hasta 1920.
Argentino.

M. Viñas

Desde 1920 hasta 1927.
Argentino.

L. Gómez Molina

Desde 1927 hasta 1929.
Argentino.

Roberto H. Lanusse

Desde 1929 hasta 1934.
Argentino. Dedicado al remo desde su iniciación como socio cadete en 1901 debió afrontar como presidente el período de crisis, que no impidió la construcción del nuevo galpón de botes y la celebración de las Bodas de Oro del Club.

L. Curutchet

Desde 1934 hasta 1935.
Argentino.

L. Barros

Desde 1935 hasta 1937.
Argentino.

Rufino de Elizalde

Desde 1937 hasta 1942.
Argentino. Durante su presidencia se adquirió la isla Walkyria.

J. R. Lastra

Desde 1942 hasta 1945
Argentino. Durante su presidencia se concretó la incorporación del Balneario de San Fernando al Club y se obtuvo la concesión por diez años que se prolongó hasta su devolución a la provincia en 1983. Se impuso el nombre de Rufino de Elizalde a la Isla Walkyria, en homenaje al anterior presidente, fallecido en 1944.

A. E. Shaw

Desde 1945 hasta 1947.
Argentino.

Miguel Madero

Desde 1947 hasta 1957.
Argentino. Durante su presidencia el club debió afrontar la hostilidad del gobierno nacional que sorteó con habilidad y sin claudicaciones el espíritu democrático del Buenos Aires Rowing. Se concretó la aspiración de compra del lote lindero, "lo de Hernández", donde luego se construyó la pileta, inaugurada en 1954. Su actuación al frente del club significó la prolongación de su labor de remero, entrenador, capitán y la colocación de su habilidad como arquitecto al servicio de la institución; en ese carácter dirigió la remodelación de 1923, la construcción de la pileta, el gimnasio, diseñó la pileta de remo y la casa de la isla Rufino de Elizalde. El City Hotel, la Maternidad Sardá y el edificio del Golf del Jockey Club de San Isidro, figuran entre sus obras más relevantes. En 1924 concurreó a Francia como representante argentino en los Juegos Olímpicos. En el ámbito público fue Comisionado Municipal en el Tigre en 1940 e Intendente de la Ciudad de Buenos Aires en 1955.

L. Agote Robertson

Desde 1957 hasta 1963.
Argentino.

C. E. Cisneros

Desde 1963 hasta 1967.
Argentino.

Fernando Madero

Desde 1967 hasta su fallecimiento en 1968.
Argentino. Su presidencia se caracterizó por la proyección hacia el futuro de las capacidades del Club. Se adquirió la isla Verena, que luego pasó a llamarse Centenario, sorteándose la alternativa de vender la Rufino de Elizalde lo que aumentó las disponibilidades de expansión deportiva y descanso de los socios considerablemente. Se obtuvo la apertura del Canal Nuevo en la prolongación del Gambado, lo que facilita el acceso a la isla Centenario. Se eliminaron los pozos

ciegos y se conectó el sistema a la red cloacal pública. Se ejecutaron mejoras en las cocinas y el techo de la sede y se inauguró la pileta de remo. El escribano Madero no escatimó esfuerzos para que lucieran más la decoración, los jardines, la isla, demostrando que el club era, casi seguramente, su principal interés.

Adolfo A. Kuker

Desde 1968 hasta 1983.
Argentino. Ocupó la presidencia por decisión de la Asamblea al fallecer su antecesor, punto final de una permanente actuación en la Comisión Directiva desde 1953 y como vicepresidente desde 1978. En reconocimiento a su labor la Asamblea General Ordinaria lo nombró Socio Honorario en 1988.

Diógenes de Urquiza Anchorena

Desde 1983 hasta 1996.
Argentino. Durante su gestión se devolvió a la provincia el Balneario de San Fernando cuya concesión precaria no fue renovada. Se continuaron las obras deportivas en la isla Centenario, habilitándose la cancha de hockey y una de fútbol, con sus correspondientes rellenos y drenajes y las canchas de paddle. Se ejecutaron mejoras en la rampa y el piso del galpón de botes.

José M. Gasso Pons

Desde 1996 hasta la fecha (2002) continúa en ejercicio.

En la Ciudad de Buenos Aires a los 3 días del mes de agosto de dos mil uno, entre el Centro Naval, representado en este acto por su Presidente Almirante Rafael FUENTES Y ARBALLO, por una parte y por la otra el Buenos Aires Rowing Club representado por su Presidente Arquitecto José María GASSO, se labra la siguiente Acta Ampliatoria del Acta Acuerdo firmada a los 25 días del mes de abril de mil novecientos noventa, con el objeto de dejar explicitado que las facilidades del uso de instalaciones que ha extendido el Buenos Aires Rowing Club es exclusiva para los socios activos y vitalicios oficiales de marina del Centro Naval, en las condiciones originalmente acordadas.

Para constancia de lo actuado, se firman dos ejemplares de un mismo tenor, que quedan en poder de las partes.


ARQUITECTO JOSÉ MARÍA GASSO
PRESIDENTE




RAFAEL A. FUENTES Y ARBALLO
CONTRAALMIRANTE (RS)
PRESIDENTE