

DOCUMENTOS

RELATIVOS A LA

EMPRESA DE NAVEGACION

DEL

GRUPO SALADO DEL NORTE DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

POR

ESTEBAN BAMS Y ROBERT.

BUENOS AIRES.

IMPRESA DEL ORLEN, VICTORIA NUM. 144.

1914

Cup 405.C.34.

# DOCUMENTOS

RELATIVOS A LA

## EMPRESA DE NAVEGACION

DEL

*Soc. de Nav. del Río  
Salado y del Bermejo*

RIO SALADO DEL NORTE DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

POR

**ESTEVAN RAMS Y RUBERT.**

*M. X. M. J.*



**BUENOS AIRES.**

IMPRESA DEL ORDEN, VICTORIA NUM. 144.

**1860.**

## ADVERTENCIA.

Creo conveniente imponer al público de la Confederacion y al extranjero, del estado en que se halla hoy la Empresa de navegar el Rio Salado; empresa importante, por cuanto ella conduce á imprimir un gran movimiento comercial é industrial á las ricas Provincias que este Rio atraviesa en su largo curso.

La mejor manera de desempeñar este objeto de publicidad que me propongo, creo que es el reunir, como lo hago ahora, algunos documentos, de cuya lectura, sin necesidad de demostraciones ni comentarios, resulten las siguientes consecuencias.

1.º — La navegacion del Rio Salado, cuyos orijenés están en la Provincia de Salta, y cuya desembocadura se efectua en el Paraná, en las cercanias de la Ciudad de Santa Fé, es practicable, segun el testimonio de los hombres científicos, despues de detenidos exámenes, estudios y reconocimientos.

2.º — Los pocos obstáculos que se oponen á esta navegacion, son superables en poco tiempo, por medio de algunas obras artificiales, fáciles de construir con un módico presupuesto de gastos.

3.º — Los beneficios que traerá al pais dicha navegacion y á los capitales que se empleen en realizarla están fuera de todo cálculo, porque el comercio y las facilidades para la exportacion de los pingües productos del interior del pais, tomarán un incremento progresivo que se prevee sin esfuerzo.

4.º — El éxito completo de la navegacion del Salado depende hoy únicamente de la formacion del capital para hacer los



gastos, que exigen las obras espresadas, segun los planes y presupuestos de los señores ingenieros.

Este Rio pone la rica República de Bolivia en el mas inmediato contacto con el Paraná, porque llega al corazon de la Provincia de Salta.

Para que el público juzgue de la exactitud de los antecedentes en que se fundan las anteriores consecuencias, doy á luz los documentos que siguen á continuación, y son por su orden los siguientes.

1. ° --Una *Memoria* pasada por mi al señor Ministro del interior, dandole cuenta de mis operaciones desde el dia en que firmé el contrato con el Gobierno Nacional hasta la fecha.

2. ° --El informe del mismo Injeniero, el cual es un documento digno de la atencion de cuantos se interesan por el progreso del pais, y por conocer los elementos con que puede contarse para impulsar ese progreso.

3. ° --Correspondencia del explorador de la Marina Norte Americana Mr. Page, Jefe de una expedicion científica á los paises del Rio de la Plata.

4. ° --Contrato hecho con el Gobierno Nacional para la navegacion del Rio Salado, año de 1856.

5. ° --Concesiones hechas por el Gobierno Nacional en 1857.

6. ° --Garantia dada por el mismo á la Empresa de un 9 p.  $\$$  sobre el capital de 500,000 pesos fuertes que aun son necesarios para las obras del Rio Salado, y concesion de tres años de plazo para su construccion.

7. ° --Solicitud al Gobierno de Buenos Aires y su consentimiento, suplicándole la facilitacion del Injeniero del Estado Mr. Coghlan.

8. ° --Correspondencia de los señores Receptores de Aduana de las Provincias de Santiago y Salta.

9. ° --*Datos* y hechos para demostrar que los productos liquidos de la Empresa de Navegacion del Rio Salado desde el primer año de su ejercicio, calculados por cifras evidentemente diminutas sujeridas por nueve casas de comercio de la ciudad del Rosario, no bajan de

\$ 171,568



Segun la demostracion

**A**

Lo remitido desde el Rosario á las Provincias de Santiago, Catamarca, Tucuman y Salta en el año 1858 por solo las casas que alli se espresan, monta á la suma de arrobas	168,279
Lo recibido, á arrobas.....	136,432

Arrobas 304,711

Término medio del flete á razon de 7 reales arroba.....	\$ 266,622
---	------------

Segun las planillas

**B y C**

Los gastos por año del establecimiento de las casas administradoras de Santa Fé y Matará y del servicio de los dos vapores en movimiento, como tambien del cuidado y conservacion de los diques, esclusas y leña para los vapores, monta á.....	\$ 95,064
---	-----------

Cuya suma deducida de lo que espresa el producto total, queda por ganancia liquida.	171,558
---	---------

El cálculo precedente es sumamente diminuto

1. ° --Porque muchos de los negociantes del interior no se consignan á las casas espresadas en la planilla A, prefiriendo hacer personalmente sus negocios de compras y ventas en Buenos Aires.

2. ° --Porque las Provincias de Salta y Catamarca, en el dia, hacen la mayor parte de su comercio con el Pacifico y se convertirian á nuestros puertos tan luego como la navegacion del Salado les ofrezca sus facilidades incomparables como lo demuestra la carta número 8.

3. ° --Porque hay muchos frutos naturales que no se espontan en la actualidad, porque el trasporte costoso por tierra ab-

serve su valor principal, y que mediante la navegacion empezarán á figurar entre los artículos de esportacion.

4.º ---Porque el aumento de la estraccion señalada antes traerá consigo el aumento de la internacion & &.

Por último, el cálculo precedente es diminuto, por cuanto el movimiento de importacion y esportacion debe crecer anualmente y en proporcion al aumento de poblacion, de consumos, de espíritu industrial, y de hábitos de trabajo, que han de ser la consecuencia natural de la habilitacion de una via que acorta las distancias, abarata los trasportes y esterioriza, por decirlo así, una superficie inmensa de territorio que hasta ahora permanece apartado de los centros litorales.

Tampoco se toma en cuenta en este cálculo para nada al inmenso valor de la concesion obtenida de la mitad de los derechos sobre mercaderias que conduzcan los buques de la Empresa por el Rio Salado, la cual por lo menos puede estimarse en el importe del flete.

La relacion letra

### D

Es una simple nomenclatura de los productos actuales y de los posibles de las cuatro mencionadas Provincias.

10.º ---Contrata de navegacion del Rio Bermejo con el Gobierno Nacional que el concesionario cederá á la Empresa del Salado, en caso que á esta le convenga.

11---Cenciones de terrenos hechas en favor de la Empresa por las Provincias.

12---Plano del Rio Salado levantado por el Injeniero del Estado de Buenos Aires Mr. Coghlan. En dicho plano se verá que está destinado el Pueblo de Matará puerto para Santiago y Catamarca; la Cruz Grande para Tucuman, San Miguel para Salta por lo pronto, siendo su futuro puerto Mira-Flores.

## MEMORIA.

Paraná, 28 de Abril de 1859.

*Al Exmo. Señor Ministro de Estado en el Departamento del Interior.*

Acercándose el dia de la apertura de las Cámaras, en cuya ocasion solemne eleva V. E. una memoria detallada para informar al Honorable Congreso Nacional de los trabajos y estado de los negocios concernientes al Departamento que dignamente preside V. E., he creido de mi deber hacerle una reseña tan breve como circunstanciada, del estado en que se encuentra la Empresa de la navegacion del Rio Salado, y de los esfuerzos, que en mis deseos por la prosperidad del pais, he hecho para lograr su completa y segura realizacion.

Las dificultades que debian presentarse para vencer los estorbos que ofrece un rio poco caudaloso que atraviesa un pais despoblado y desconocido, jamás se me ocultaron; pero estando persuadido, de que unas aguas que vienen desde tan larga distancia sin interrumpir su curso hasta el Paraná, debian ser forzosamente navegables, no he desmayado un solo momento, ni he perdido un solo dia, á fin de dotar al pais de una nueva é importante via de comunicacion interior.

Nada he ahorrado tampoco con el fin de conseguir tan utilitarias miras; he empleado todo mi tiempo tan precioso para la atencion y cuidado de perentorios negocios; he comprometido mi seguridad personal, aplicando toda mi intelijencia, crédito y capital en los reconocimientos que hasta aquí he practicado.

Y si es verdad que han sido necesarias mucha fé y mucha constancia para no ceder á los contratiempos que he experimentado, tambien lo es, que he sido compensado de mi perseverancia, pues actualmente presenta la Empresa á cuyo frente me hallo, un aspecto verdaderamente lisonjero; jamas Dios que vela por la suerte de las naciones, dejará de proteger las rectas intenciones del hombre que se consagra á fomentar en ellas, con ánimo decidido, aquellas mejoras que pueden proporcionarles verdadero y sólido bien estar.

En estos cortos renglones me propongo demostrar á V. E. que desde el dia en que firmé el contrato de 2 de Junio de 1856, celebrado con el Exmo. Gobierno Nacional hasta la fecha, he practicado cuantas diligencias han sido conducentes para dar cima á mis formales compromisos.

Esto lo demostraré con la debida regularidad, y con la veraz relacion de los hechos, limitándome en la parte facultativa á adjuntar los planos, informes y presupuestos de los ingenieros con quienes tengo el honor de hacerlo.

Ellos demuestran que las seguridades dadas por el Comandante de la marina de Estados Unidos Mr. Page sobre la posibilidad de navegar el Rio Salado, estaban fundadas en el conocimiento práctico de las localidades, y que las obras que son necesarias para ayudar á la naturaleza, son faciles de hacer, no muy dispendiosas, y ejecutables en corto tiempo.

Si yo solo tuviese que hacer frente á los gastos de estas obras artificiales, tendria el sentimiento de ver fracasar mis esperanzas; tan luego en el momento en que acabo de conseguir la sancion de la ciencia, y de los fieles resultados de la experiencia.

El presupuesto formado por los ingenieros asciende á medio millon de pesos, y mis recursos son hoy inferiores á tal suma, pues el abandono de mis antiguos negocios, para consagrarme exclusivamente á la Empresa del Salado, han disminuido mi capital y menoscabado mi crédito pecuniario; pero otros elementos vienen en mi auxilio; puedo asegurar á V. E. que la opinion pública está de mi parte, tanto en la Confederacion como en la plaza de Buenos Aires; y en una y otra parte del territorio Argentino, se comprende toda la abnegacion que me

asiste, así como se comprenden tambien las grandes utilidades que reportará el comercio en general, cuando por medio de la navegacion se exteriorizen los pingües productos de todo el Norte de la República Argentina, y se abastezcan por el Rio de la Plata y Paraná de los productos extranjeros que hoy vá á buscar al Pacifico á través de las Cordilleras.

Favorecido así por la opinion y por la ciencia, espero con seguridad la formacion de una Sociedad por acciones, para proporcionarme el capital que me es necesario.

El contrato que celebré con el Gobierno Nacional para hacer navegable el Rio Salado, que desemboca en las inmediaciones de la Ciudad de Santa Fé, y nace en las serranias de la Provincia de Salta, es de fecha 2 de Junio de 1856; la sancion del Congreso recayó sobre este contrato el 22 del mismo mes y año.

Inmediatamente apronté y dispuse convenientemente los preparativos necesarios para formalizar un reconocimiento del estado del Rio, el caudal de sus aguas, y los obstáculos que pudiera haber para navegarlo. Los únicos datos que en esa fecha existian, eran los que el reconocimiento del Sr. Comandante Page nos suministraba, y aun que favorables, á los dos meses de firmado aquel contrato comisioné para mayor seguridad al Capitan D. Lino Belbey, para que trasladándose por tierra hasta Santiago del Estero, descendiese el Rio en una embarcacion pequena, tomando todas las noticias prácticas que pudiera.

El capitan Belbey llevaba cartas de recomendacion de los miembros del Gobierno Nacional para el Gobernador de Santiago, en las cuales se le suplicaba que le proporcionase una escolta que le protejiera hasta el punto denominado Palos Negros, en donde deberia hallar una fuerza que saldria al encuentro, con el mismo fin, por el lado de la Provincia de Santa Fé.

Para economizar dias (que siempre ha sido mi principal objeto en esta Empresa) y confiado en el buen éxito del reconocimiento, me trasladé á la ciudad de Rio Janeiro, como el lugar mas próximo y adecuado para proporcionarme vapores de poco calado, con el objeto de remontar el rio en la estacion oportuna, así que estuviese de regreso la expedicion del capitan Belbey.

Efectivamente, allí compré tres vapores, uno con la idea de mantener comunicacion entre las ciudades de Santa Fé y el Rosario, y dos para la navegacion del Salado.

A mi regreso de Río Janeiro todavía tuve tiempo para pasar al Paraná, é informar de palabra al Exmo. Gobierno Nacional de las gestiones que había practicado y de las esperanzas que había concebido por la relacion que me hacian algunos vecinos del Norte, de la facilidad de navegar el Río Salado.

El capitán Belbey estuvo de vuelta en Santa Fé acompañando al Sr. Jeneral D. Antonino Taboada el día 28 de Noviembre. Tuve el gusto de recibir de entrambos señores los informes mas satisfactorios, asegurándome el primero que las dimensiones y calado del vapor Santa Fé eran adecuadas á la naturaleza del Río, para cuya navegacion estaba destinado. En prueba de su seguridad aceptó el empleo de capitán del mismo vapor.

Estaba yo en el caso de creer que había hecho cuanto exigía la prudencia para reconocer el Río, y confiando, como era natural, en las relaciones fidedignas que me daban los recién llegados reuní los útiles necesarios para emprender el primer viaje, el cual tuvo lugar el día 26 de Enero 1857 con solo el vapor Santa Fé, dando remolque á una chata. En esta primera navegacion llevabamos al Sr. Injenero del Gobierno D. Bartolomé Blandowski, quien en virtud de encargo oficial, debía levantar planos y hacer observaciones científicas para mejor conocimiento del territorio que íbamos á recorrer, cuyo Injenero tuvimos la desgracia de perder, por enfermedad natural, en su regreso para Santa Fé.

El primer y principal inconveniente con que tropezamos fué la baja de las aguas, pero apesar de esto, y de los raigones de árboles que era preciso remover para dar paso á las embarcaciones, y á pesar de haber naufragado la Chata, á causa de un raigon oculto, la que con inmenso trabajo pudimos salvar, sufriendo la averia de muchas mercaderías, y la pérdida de considerable cantidad de viveres; recorrimos ciento catorce leguas en el término de siete días, llegando á un punto denominado *Monte-Aguará*. Aquí tuvimos que estacionarnos, porque la elevacion del lecho del río y el rápido descenso de las aguas nos

impidió prolongar nuestra ansiada navegacion, tanto hácia el Norte, como en sentido de la corriente.

En aquella situacion algo penosa conocí la conveniencia de estacionarnos, pues aun cuando el detrimento en mis intereses era palpable, la utilidad que investigaciones prolijas pudieran proporcionarme, compensaria de algun modo mis incomodidades y dispendiosos gastos.

Atribuyendo la bajante á un fenómeno natural y propio del movimiento periódico de las aguas, cuyo caudal se forma de las lluvias propias de cierta estacion del año, me decidí á esperar la próxima avenida, para aprovecharla en prosecucion del viaje emprendido. Como el año era de seca en el interior segun tuvimos noticia, tuvimos que permanecer en el *Monte-Aguará* durante once meses sin adelantar un paso.

Para los fines ulteriores de la navegacion no he perdido por cierto este prolongado periodo. Uno de los objetos que siempre tuve y tengo en vista, es el mantenimiento de la paz y buenas relaciones con los indijenas, situados á sus márgenes é inmediaciones; su carácter afable, en cuanto puede serlo un salvaje y la tradicion no interrumpida de hallarse dispuestos para formar reducciones, me alentaron á derramar entre ellos el bálsamo consolador de la relijion y las ideas de civilizacion por medio del trato y del comercio. Muy pronto estuve en relacion con dichos indijenas que se presentaron antes de quince días en número de cuatrocientos cincuenta, armados, trayendo á su cabeza sus principales caciques; nos ofrecieron su amistad y servicios y nos aseguraron de sus miras pacíficas, sin que hasta hoy hayan faltado una sola vez á tan importante promesa.

Entablé con ellos una especie de tráfico, para atraerlos con el alhago del interés, pagándoles jenerosamente los palos que cortaban y las pieles de nutria que me traían.

Ayudado del Padre misionero que hacia parte de la expedicion, los hice participes de las gracias de nuestra relijion, trayendo voluntaria y gustosamente por el bautismo al seno del catolicismo una multitud de indijenas infelices que se devolvian á sus padres, limpios, vestidos, y abrigados contra los rigores del clima.

A los adultos de ambos sexos hice con liberalidad iguales regalos, y con tal modo de obrar, no solo logré mantener nuestras buenas relaciones, sino fijar las bases para siempre de la confianza que depositan hoy con marcada utilidad de todo el territorio.

Levantados tales obstáculos, no habrá peligros para las expediciones que se emprendan por aquellas aguas; antes al contrario, en aquellas pobres jentes halagadas por la religion y cultura, encontrarán siempre los cristianos de paz, unos auxiliares poderosos que les proporcionarán con sus valiosos auxilios y franca amistad, ricas peloterías, y otros productos apreciables de los fértiles desiertos en que tienen sus guaridas.

Puedo, pues, considerar utilizado en parte el año casi entero que permaneci entre aquellas tribus, cuya confianza y amistad he ganado completamente.

Tampoco fué perdido este tiempo con respecto á facilitar la navegacion. Habiendo llegado del Brasil el segundo de los vapores comprados en Rio Janeiro, denominado *Rio Salado*, mandado por el Capitan D. Juan Bautista Benetti, debia segun mis ordenes incorporarse á la expedicion, pero aconteció que internándose en el Salado sufrió una baradura, de la que no pudo salir.

Para sacar algun provecho de la conocida capacidad del capitan Benetti cuya presencia abordo del buque era ya inútil, lo despaché el día 26 de Julio desde el Monte-Aguará en una chalana con escolta de sesenta hombres para que aprovechándose del estado bajo de las aguas, limpiase el lecho del Rio, y cortase los árboles de las orillas que pudieran embarazar el tránsito de las embarcaciones hasta Navicha, recomendándoles que lo hiciesen lo mismo que la gente que habia mandado limpiar desde el Monte-Aguará hasta Santa Fé.

Mientras tanto los viveres y recursos iban escaseando para la gente de la expedicion del vapor, en el cual se encontraban cincuenta hombres. Para proporcionarme nuevos recursos, me vi forzado á pasar al Paraná, lo que verifiqué en 3 de Setiembre, dejando al cargo de la expedicion y de la conservacion de las relaciones de amistad con los indios al jóven Don Joaquin de la Torre, mientras el jóven Don Manuel Leiva cruzaba el Chaco

con dos carretillas cargadas de provisiones y acompañado de solo diez hombres que las conducian, sin necesitar de mas escolta que la plena confianza en los indigenas, siendo todos conocidos y muchos de ellos compadres de ambos jóvenes.

Aproveché mi permanencia en aquella Capital para dar al Gobierno un rápido informe del estado en que se encontraban mis trabajos, y para preparar los útiles y herramientas que era preciso enviar á la Provincia de Santiago para emprender algunos trabajos en los puntos de Dofia Lorenza, Navicha y Totorillas. Estos trabajos debian iniciarse, y llevarse á cabo, bajo la direccion del capitan Benetti, con quien efectivamente me puse en camino en 6 de Octubre con cuatro hombres intelijentes.

Despues de tomar algunas disposiciones en el lugar en donde debian comenzarse los trabajos, regresé dejando al capitan Benetti con todos los útiles y elementos precisos para emprenderlos, bajo la proteccion del Sr. Jeneral D. Antonino Taboada con trescientos hombres entre escolta y trabajadores.

El dicho capitan regresó tambien poco tiempo despues, sin que se hubiesen terminado los mencionados trabajos, circunstancia que me obligó el 15 de Abril de 1858 á disponer una nueva expedicion auxiliar, compuesta de cuatro chalanas y dos canoas, tripuladas con cuarenta y cinco hombres. Puesto en marcha tropezamos con el mismo inconveniente que antes, es decir, la falta del agua, por lo cual tuvimos que regresar desde la conocida altura del Monte-Aguará.

En mi anhelo por vencer esta dificultad me avisté con el señor ingeniero D. Jacinto Febrés para conferenciar con él acerca de los medios, que en su concepto serian mas eficaces para hacer inmediatamente navegable el rio, y en vista de sus científicas razones me decidí á formar con él un contrato por el cual el mencionado ingeniero se comprometia á construir diques y esclusas en número y fuerza conveniente para contener las aguas, y levantarlas de nivel, como se practica en los canales y en los rios de otras partes del mundo.

Este contrato fué rescindido cuatro meses despues, por indicaciones del mismo Sr. Febrés, sin mas resultado que el tiempo perdido, mucho dinero gastado y mis nuevas esperanzas frustradas.

Habiendome convencido de que los trabajos y reconocimientos hechos hasta aquella fecha no tenian un carácter verdaderamente científico, y sintiendo la necesidad de aconsejarme de personas autorizadas y competentes, me decidí á pasar á Buenos Ayres, con la esperanza de poder utilizar un ingeniero de fama que acababa de llegar de Europa, contratado por aquel Gobierno. Tuve la fortuna de ver realizada mi esperanza.

El Gobierno de Buenos Ayres concedió un corto permiso al Sr. Ingeniero Coghlan para que me acompañase á una nueva excursión al Rio Salado.

El reconocimiento no pudo llegar sino hasta la *Estancia Grande*, á causa de la premura del tiempo; pero como reconocimos el Rio por agua y por tierra, pudo el Ingeniero no solo levantar un plano y una nivelación, sino opinar con pleno conocimiento sobre el carácter de aquel curso de agua. Ese juicio fué completamente favorable á la Empresa; esta respetable opinión me alentó mucho, y comencé á practicar eficaces diligencias para conseguir que el ingeniero Mr. Coghlan pudiera disponer del tiempo necesario para reconocer todo el Rio hasta la altura de la capital de Santiago, lo que jenerosamente me fué concedido por aquel Exmo. Gobierno.

Efectivamente el día 17 de Noviembre comenzó de nuevo sus trabajos el ingeniero citado, trayendo en su compañía dos auxiliares mas, los SS. D. Neville Mortimer y D. José de Guerrico.

La expedición se componia de tres chalanas con provisiones y con sus tripulaciones correspondientes, y por tierra dos carretas con instrumentos y viveres para los ingenieros, diez y ocho peones para el servicio de dichos señores, sesenta y cuatro novillos y bueyes, ciento sesenta caballos, ochenta yeguas, y cuarenta hombres de escolta.

Las operaciones debian ser simultáneas; el convoy de tierra marchó siempre á la par de las chalanas y alternativamente se sondeaba el fondo del rio, se medía el volumen de agua y fuerza de corriente y se determinaba el curso de las costas, y las diferencias de nivel entre los puntos de estación determinados por los ingenieros. Estos señores han llegado mas al Norte aun que el paralelo de latitud de Santiago, y de allí regresaron embar-

cados en las chalanas para complementar sus reconocimientos y dar al trabajo que habian desempeñado con tanto ahinco, el mayor grado posible de perfección.

A nuestra llegada al Monte-Aguará mientras los ingenieros fueron á reconocer el Rio de la Laguna de las Vivoras, mandé llamar á algunos Caciques, con el objeto de hacerles saber nuestro viaje, y darles algunos regalos; pero no solo vinieron los llamados sino otros muchos, como en número de cuatrocientos de los indios de sus tribus, que se manifestaron muy contentos y satisfechos á nuestra vista, y al regreso vinieron á saludarme el principal Cacique con cuarenta hombres, los que agazajé con unos ponchos que traía ya para ellos desde Santiago.

Los indios no habian olvidado las lecciones de civilización que habian recibido en el año anterior, y nos dieron pruebas de su buena disposición en favor de los viajeros, y de un espíritu pacífico y sociable.

Yo he sido testigo con mucha satisfacción de las favorables impresiones que tanto el rio, como la naturaleza del país, ha hecho en aquellos señores ingenieros, los cuales consideraban como un verdadero paseo aquella excursión al través de una rejion poco frecuentada, y que encierra tesoros desconocidos y un fecundo jérmén de civilización.

El Sr. Coghlan me asegura por último la aptitud del Rio Salado para una fácil navegación, construyendo algunos diques entre Santa Fé y el Monte-Aguará y haciendo un canal en el Bracho que demandará prolijos cuidados, pero no crecidos gastos.

Cuales son esos trabajos, la forma de ellos, y el presupuesto de los gastos que exigen, todo esto está demostrado en el informe, plano y cálculos de navegación que tengo el honor de acompañar en copia á V. E.

En vista de todo no podrá V. E. menos que convenir con mi persuasión actual, es decir, que la empresa de la navegación del Salado se presenta clara y segura en sus resultados, pues tiene en su abono la base científica, de que hasta aqui habia carecido.

Con estos antecedentes no faltarán los recursos pecuniarios, mucho mas si la protección ilustrada del Exmo. Gobierno

Nacional continúa siéndome propicia como hasta el presente, con la mas profunda gratitud de mi parte.

Me permito suplicar á V. E. se sirva elevar esta nota al superior conocimiento de S. E. el Sr. Presidente, y de admitir mis felicitaciones por la risueña perspectiva de una empresa de que V. E. es iniciador como signatario del contrato que arregló mis obligaciones; de una empresa que una vez terminada proporcionará verdadera gloria á la República Argentina, por cuya felicidad hago sinceros votos al cielo.

Por ahora, y reservándome esplanar algun dia mis observaciones prolijas y meditadas sobre los importantes trabajos de la navegacion del Rio Salado; tengo el honor de repetirle de V. E. con la mayor consideracion.

Dios guarde á V. E.

ESTEVAN RAMS Y RUBERT.

## INFORME

DEL

INJENIERO COGHLAN.

Una de las numerosas exploraciones hechas últimamente por la expedicion á las órdenes del Capitan Page, de la Marina de los Estados Unidos, que tanto han contribuido á la abertura de la navegacion interior del pais, fué la del Rio Salado, cuyo examen en casi toda la estension de Santa Fé á la Provincia de Salta fué hecho personalmente por el Capitan Page.

Ese oficial á quien casi podria llamarse el descubridor de este rio, siendo anteriormente del todo desconocido su carácter y su curso, nun en las poblaciones mas inmediatas á sus orillas, se espresó tan favorablemente sobre los benéficos resultados que traeria su navegacion al comercio, que una notable atencion se dió al Salado, y se emprendieron despues varias otras exploraciones; la primera por el Jeneral Taboada, quien en su examen habia acompañado al Capitan Page, y quien el primero, desde los Españoles, con el reducido número de cien hombres atravesó el Chaco en toda la distancia desde Santiago hasta Santa Fé.

En seguida se hicieron varias otras expediciones bajo la direccion y á espensas del Sr. D. Estevan Rams, á quien el Gobierno de la Confederacion concedió importantes privilejios á condicion de abrir su navegacion.

El Rio Salado toma su orijen en la Provincia de Salta y antes de llegar á *Pasages* constituyese un rio muy importante con rápida pendiente.

Continúa constantemente en sus dimensiones, pero con menor caida y corriente hasta *Matará* en la Provincia de Santiago, y allí en la época de aguas bajas, toda su agua se pierde en los bañados.

Las grandes crecientes de verano, que duran desde fines de Diciembre hasta Mayo llenan los bañados y alcanzan hasta Navicha donde encuentran otra vez su cause.

Entonces mucho menos considerable en dimensiones que al entrar en los bañados, el rio sigue su curso hasta *Monte-Aguará*, donde desemboca en un riacho mas considerable que nace en la laguna de las *Vivoras*, y corre hasta Santa Fé y el Paraná.

El resultado de estas expediciones demostró que apesar de poderse remontar el rio durante algunos meses del año por vapores de poco calado, era necesario para contribuir á la facilidad y seguridad del comercio con las Provincias, mejorar su navegacion por medio de trabajos artificiales.

En Setiembre del año pasado me vió el Sr. Rams para hacer un estudio del Salado con el objeto de proyectar dichos trabajos, y habiendo obtenido el permiso del Gobierno de Buenos Aires, cuya liberalidad, para ayudar á la realizacion de la empresa, ha sido constante, y acompañado de los Señores Mortimer y Guerrico, ingenieros civiles, hice en los meses de Noviembre, Diciembre y Enero, un esmerado exámen del rio hasta *Guaipe* (pocas leguas mas arriba que *Matará*) y completé todas las nivelaciones, trazas y sondajes necesarios para construir planos exactos y perfiles y preparar un proyecto completo de los trabajos.

Hasta el paso de *Miura* que dista por tierra cuatro leguas de Santa Fé, el Salado es un Rio ancho y profundo y su navegacion depende del nivel del Paraná. Es accesible á vapores de regular tamafio durante la mayor parte del año. Cuando lo remonta en el vapor *Santa Fé*, la menor profundidad en el canal era cuatro pies, y en jeneral era mucho mayor.

Desde el paso de *Miura* el Rio tiene varios espacios de poca agua, y de allí hasta el *Monte-Aguará* es de un carácter muy uniforme. El ancho varia de 100 á 160 pies, siendo aun mas anchas algunas canchas, y la profundidad de uno hasta siete pies en la estacion de seca.

Las barrancas son altas jeneralmente de cerca de doce pies desde el nivel del agua. La caida es muy pequeña, como cinco pulgadas por milla segun el curso del Rio, ú once pulgadas por milla segun la linea recta, siendo noventa y un pies la diferencia de nivel entre el paso de *Miura* y el *Monte-Aguará*.

La corriente cuando remonté el Rio variaba de ochenta á cien pies por minuto, ó sea una milla por hora, y el volúmen de agua en movimiento, volúmen correspondiente á la estacion de seca, era aproximativamente de 28,000 pies cúbicos por minuto.

Mas arriba de su union con el Rio de las *Vivoras*, el Salado cambia de carácter; es mucho menos considerable, mas tortuoso y mas profundo, escepto, sin embargo, en las primeras cuatro leguas despues del *Monte-Aguará*, donde á consecuencia de la aumentacion en la pendiente, hasta 18 pulgadas por milla, y la consiguiente poca hondura del Rio, al bajar las canoas que solo calaban nueve pulgadas, debieron ser arrastradas sobre el fondo. De este punto hasta *Motanzas* el Rio ofrece la aparicion de un profundo canal artificial. En algunos lugares la profundidad en tiempo de seca disminuye hasta diez y ocho pulgadas, pero es en jeneral de cuatro á cinco pies; el curso jeneral del Rio es tortuoso, pero las curvas ó vueltas son estraordinariamente regulares.

Las barrancas son altas y bien formadas sin destruccion alguna, ni señales de cambio en el curso del Rio. El cauce es angosto, y varia de treinta á treinta y cinco pies al nivel del agua baja, y llega á ser de cincuenta pies de barranca á barranca; la caida es muy pequeña, como cinco pulgadas por milla, y la corriente nunca excede de tres cuartos de milla por hora.

En los meses de verano y otoo las crecientes de Salta alimentan de agua esta parte del Rio, y el resto del año lo hacen las infiltraciones de las lagunas cerca de la orilla; lagunas numerosas, que se llenan con las aguas de las crecientes ó de las

lluvias. De *Matanzas* hacia *Navicha*, en la época de nuestra marcha aguas arriba, que correspondia al fin de la estacion de aguas bajas, la cantidad de agua iba disminuyendo, y en *Sandiego* el cauce del rio estaba seco. Entre *Navicha* (unas cuantas millas mas arriba) y la boca de *Matará*, se encuentran los bañados en que se pierden las aguas del rio de *Pasajes*. Cuando estabamos en *Matará* la creciente de verano empezaba, y el volumen de agua que pasaba era considerable, (cerca de 10,000 pies cúbicos por minuto) y su ancho al nivel del agua sesenta y dos pies con una hondura de cuatro pies. Este rio en el punto llamado la *Boca*, como siete leguas mas abajo de *Matará* se reparte en un número de arroyos, y el agua se pierde en el bañado que se estiende hasta la laguna de *D. José*. Al través del bañado hasta *D. José* hay un canal de variable anchura y profundidad, pero de este punto hasta *Navicha* no hay canal marcado.

Las crecientes viniendo de *Matará* á la *Boca* poco á poco llegan hasta *D. José* llenando el bañado en su tránsito y al cabo de un mes, jeneralmente, asciende lo bastante para derramarse sobre la llanura y llegar hasta *Navicha*.

Este curso no era el que seguian anteriormente las aguas de *Pasajes*. Al Oeste del bañado se estiende un antiguo cauce, que sin duda alguna traia la mayor parte del agua de *Matará*. Este cauce empieza desde *Navicha*, es hondo y bien formado hasta la *Fragua* desde donde, y hasta su reunion con el rio de arriba, está casi completamente borrado.

De esta descripcion resulta que el Salado no es navegable en la estacion de aguas bajas; pero cabe poca duda que un vapor de muy poco calado, podria llegar hasta *Navicha* durante algunos meses del año. Siendo el objeto que se propone *D. Estevan Rams*, el abrir una navegacion constante para buques de mayor porte, he proyectado los trabajos necesarios para realizar sus deseos, y en su completo éxito, llevados aquellos á cabo tengo la mayor confianza.

Por lo que toca al Rio inferior hasta las esplayadas del *Monte Aguará*, me propongo llenar el objeto formando lo que técnicamente llamamos navegacion por estancacion. Esta se efectua

por la construccion de diques de distancia en distancia en los puntos que indica la pendiente, ellos hacen subir el agua, y se obtiene suficiente profundidad en las partes bajas. La posicion del dique se escoje de manera que pueda ser construido de suficiente largo para dar paso á las aguas de crecientes, sin elevarlas mas que su nivel en épocas anteriores.

El pasaje de las embarcaciones de uno á otro lado del dique se hace por medio de "Exclusas", la exclusiva se coloca ya sea en un extremo del dique, ya sea en un canal construido en el suelo firme con ese objeto. Puede decirse que consiste en un receptáculo de suficiente tamaño para contener un buque cualquiera de la navegacion, y provisto en ambas estremidades de puertas impermeables.

Cuando se desea hacer pasar un buque de la parte inferior á la superior del dique, se abren las puertas de abajo, y una vez entrado el buque se cierran, y la exclusiva se llena por pequeñas aberturas hasta el nivel del agua del otro lado del dique. Siendo entonces el mismo el nivel de uno y otro lado de las puertas arriba, estas se abren sin dificultad y el buque que se ha elevado con el agua en la exclusiva, seguirá su marcha aguas arriba.

Para un buque que bajase se hará la operacion inversa. La exclusiva una vez llena se abren las puertas superiores, se cierran cuando el buque ha entrado y gradualmente se da salida al agua hasta llegar al nivel correspondiente al nivel inferior del dique, momento en que se abren las puertas de abajo y el buque continúa su marcha aguas abajo.

He entrado en todos estos pormenores por que creo que este sistema de navegacion aun no se ha ejecutado en Sud América, pero es un hecho que existe en miles de millas en diferentes rios de Europa y Norte América.

En Inglaterra se ha empleado con buen éxito en un gran número de rios, incluso el Tamesis, el Severn, & c. En Irlanda los trabajos sobre el Shannon y otros rios importantes, en cuya ejecucion he tomado parte durante algunos años, han sido coronados con el mejor éxito.

Los rios Saone, Oise, Marne, Ebro é innumerables otros grandes rios, son otros tantos ejemplos en Europa de su realizacion.

En los Estados Unidos grandes estensiones de rios han sido hechas navegables con el empleo de materiales mas primitivos, principalmente maderas, para la construccion de diques y esclusas, y me propongo emplear iguales materiales en el Salado.

Hasta el Monte-Aguará los diques tendrán cada uno doscientos pies de largo, y su parte superior tres pies y seis pulgadas mas baja que la barranca en el punto de su establecimiento. Despues de pasado el Monte-Aguará el largo de los diques se disminuirá á ochenta pies en proporción á la disminucion en el ancho del rio.

Los diques consistirán en sólidas armazones de madera cubiertas con tablazon y rellenas con tosca, siendo los cimientos introducidos hasta dos pies en el terreno sólido del fondo, y la superficie del dique gradualmente inclinada para disminuir la fuerza del agua en su descenso.

Cada esclusa consistirá en un receptáculo (ochenta pies de largo y diez y ocho de ancho) con sus correspondientes puertas entre estribos, que pueden describirse como unos grandes cajones de madera, sólidamente reforzados por armazones, sobre puesto de tablas y el interior relleno de bien unida tosca.

La construccion de doce diques y esclusas dará una navegacion perfecta con una profundidad minima de tres pies nueve pulgadas, hasta la distancia de cuatro leguas mas arriba del Monte-Aguará. Desde este punto vapores de poco calado llegarían hasta *Matanzas* como á 57 leguas de la misma ciudad de Santiago, ó en verano hasta *Navicha* siete leguas mas arriba aun, pero para asegurar regularidad en la navegacion, y al mismo tiempo aumentar inmensamente sus limites, será necesario canalizar los bafiados de *Matará*. Esto puede hacerse por un costo moderado, limpiando el antiguo cauce hasta la *Fragua* y abriendo un nuevo canal entre el punto y la Boca, de suficiente hondura para desaguar completamente el bafiado, y concentrar de este modo al curso del rio las aguas del territorio superior, las cuales en su estado mas bajo darán un aumento de dos pies en los puntos minimos hasta el *Monte-Agua á*.

Estos trabajos y la construccion al mismo tiempo de sencillos tajamares en las bocas de las principales lagunas que desaguan en el Salado, cuyo objeto será conservar las aguas de las crecientes, y formar receptáculos, para aumentar el alimento durante la estacion de aguas bajas, constituye cuanto será necesario para asegurar una continua y eficaz navegacion hasta *Matará*. No habiendo ido, puede decirse, mas lejos que *Matará*, no puedo hablar con conocimiento propio del Rio, pero el capitan Page, que lo ha examinado, asegura que es navegable durante la mayor parte del año hasta el punto llamado *San Miguel*, situado á cuarenta y cinco leguas de Salta, y por lo que he visto de la parte superior del Rio, no dudo que esto sea exacto.

Mas lejos de San Miguel parece que la corriente es demasiado rápida y los bancos demasiado variables para permitir una eficaz navegacion.

El adjunto presupuesto del costo de los trabajos (100,000£) lo he calculado con la mayor liberalidad de precios, y no trepido en asegurar, que esta suma será suficiente para ejecutar los trabajos, y hacer la adquisicion de dos vapores de remolque con sus correspondientes lanchas para el transporte de mercancías, suponiendo que el Gobierno de la Confederacion tome las medidas necesarias para proteger las obras y los hombres contra los indios del Chaco, y permitirles de ese modo que sigan sus trabajos sin interrupcion.

Se me permitido observar que estuve durante algunos años ocupado en la ejecucion de obras de esta naturaleza, y que he llevado varias á cabo sin esceder los presupuestos que habia preparado.

El tiempo necesario para completar la navegacion, si el vigor conveniente se hace sentir y no faltan fondos, es tres años.

Durante este tiempo, uno ó varios pequeños vapores de poco calado, servirán algunos meses del año probablemente cuatro ó cinco, hasta *Navicha*, que dista como cuarenta leguas de Santiago.

Una vez abierta la navegacion en toda su estension, las siguientes serán las distancias aproximativas desde Santa Fé.

1. ° — A SANTIAGO—

Por el Rio hasta Matará.....	264 leguas.
Por tierra desde Matará.....	25 "
	289 "

Distancia actual por tierra, 140 leguas.

2. ° — A TUCUMAN—

Por el Rio hasta cerca de Cruz Grande.....	329 leguas.
Por tierra desde Cruz Grande.....	35 "
	364 "

Distancia actual por tierra, 180 leguas.

3. ° — A SALTA—

Por el Rio hasta San Miguel.....	374 leguas.
Por tierra desde San Miguel.....	45 leguas.
	419 "

Distancia actual por tierra, 270 leguas.

El viaje desde Santa Fé á Santiago se haria facilmente en catorce dias, á Tucuman en 19 y á Salta en 22, efectuada la navegacion por pequeños vapores remolcando chatas.

Aquellos que conocen las dificultades inmensas que actualmente existen, en las comunicaciones de las Provincias del Noroeste y del Rio Paraná, que es la via principal de comunicacion del pais, apreciarán en su verdadero valor la útil importancia de la navegacion.

El Rio Salado ofrece un nuevo ejemplo de los inmensos beneficios que resultarán para el pais del perfeccionamiento de la navegacion interior, y para lo cual se presta la extraordinaria llanura de su territorio, mejor tal vez que en cualquiera otra parte del mundo.

La ejecucion de este proyecto abrirá una hermosísima via al traves de un territorio enteramente nuevo, que se estiende sobre mas de cuatro grados de latitud, fértil sin igual, y abundante en valiosas maderas, creando al mismo tiempo un tránsito facil y económico para comunicar con las Provincias del Norte, que hasta hoy ofrecen la anomalia sin ejemplo, de tener su tráfico con una costa de que están separados por una de las mas altas cadenas de montañas del mundo.

La parte del Chaco que atraviesa el Salado es jeneralmente tierra de riquísima produccion, y anteriormente poblada de estancias; hoy se encuentra en poder de los indios.

El agua del Rio ha sido constantemente fresca durante nuestra expedicion y tambien la encontraron buena en otras expediciones anteriores; mas dulce aun se pondrá con la union á las aguas de Matará que resulta del proyecto.

Encontramos en nuestra marcha varias lagunas de agua dulce, pero con algunas escepciones; á cierta distancia del Rio el agua es escasa. Este defecto podria sin embargo remediarse fácil y económicamente con la perforacion de pozos artesianos, que segun consta en mi informe al Gobierno de Buenos Aires de fecha 31 de Mayo de 1858, considero poder ser taladrados con buen éxito en todo el interior de la olla del Plata.

Como prueba de la remarcable salubridad del clima de esa rejion, solo mencionaré que durante el tiempo de nuestra expedicion, que fué en los tres meses mas calorosos del año, no tuvimos ni un solo caso de enfermedad en los setenta y cinco hombres que la componian, y eso apesar de las privaciones y desarreglos que son anexos á esas expediciones.

Los recursos de las Provincias del Noroeste están en el mas incompleto desarrollo, y solo por la falta de vias de comunicacion una de las rejiones de Sud América mas favorecida por su clima, y la mas rica en las producciones de su suelo, se encuentra aislada del comercio del mundo. Los productos son todos de considerable valor, y de estos solo citaré el algodón, la azúcar, el arroz, el indigo, el tabaco, la cochinilla, el azafran &c., todos de la mas esquisita calidad, pero hay hasta ahora poca ó ninguna esportacion de estos articulos. Estoy persuadido que

el establecimiento del Rio Salado, llamando la atencion de capitalistas sobre el hecho de la capacidad de las Provincias para la produccion, aunque solo fuera del algod6n, causaria un desarrollo repentino de prosperidad, sin precedente en Sud Am6rica.

La linea del Salado ofrece en una gran estension de su curso la frontera natural de defensa contra las invasiones de los indios del Chaco. A corta distancia de la banda izquierda del Rio se levanta un monte impenetrable desprovisto enteramente de agua, y que se estiende del Norte hasta la laguna del Tostado.

Esta circunstancia obliga 6 los indios en sus incursiones 6 llegarse 6 la laguna, y la ereccion alli de un Fuerte protegeria eficazmente 6 Santiago de tales invasiones.

El establecimiento de otros fuertes mas abajo protegeria 6 C6rdoba y Santa F6. Las facilidades que para el transporte de fuerzas y municiones traer6 la navegacion del Salado, son tambien un precioso instrumento de defensa para la frontera.

Se ha querido poner en paralelo las ventajas relativas de la navegacion del Salado y de un Ferro-Carril hasta Santiago, pero el inmenso gasto que seria necesario para la mas simple via f6rrea, gasto que ciertamente excederia 6 diez millones de pesos fuertes, hace grandemente imposible hasta la esperanza de su construccion, y el primer paso h6cia su futura realizacion, debe ser el desarrollo de los recursos del pais, por la navegacion del Salado.

En cuanto al valor comercial de esta empresa nadie puede entrever los resultados que promete su futuro desarrollo.

D. Estevan Rams h6 obtenido de nueve de las principales casas del Rosario una cuenta del tr6fico que existe entre ellas y las Provincias, el cual asciende 6 mas de 300.000 arrobas. El transporte de esta cantidad de efectos solo 6 los precios fijados por la concesion, daria una utilidad de un veinte por ciento sobre el capital total de la compa1ia; y har6 notar que esta utilidad resulta solo del comercio de nueve casas, y que los retornos de Salta y Catamarca son muy peque1os por ser el mayor comercio de esas Provincias con las costas del Oeste. Esto puede por consiguiente solo considerarse como parte del comercio existente y el enorme aumento progresivamente producido por el desarrollo de

medios de comunicacion es bien conocido de todos los que han estudiado la historia de los canales y Ferro-Carriles. Har6 tambien notar que uno de los privilegios de la empresa es que todas las mercancías transportadas por el Rio pagarán solo la mitad de los derechos de Aduana impuestos por la Confederacion, privilegio de tal valor, que las mercancías podrian transportarse 6 precios nominales de flete, y dejarian asi mismo un gran provecho.

A lectores Sud Am6ricanos es apenas necesario observar que no hay caminos entre las Provincias y el Rio Paran6, que hay, varios malisimos arroyos que deben cruzarse, y que el tr6fico se hace por medio de carretes tiradas por bueyes, que literalmente emplean meses enteros en sus viajes.

La concesion de los valiosos privilegios acordados por el Gobierno de la Confederacion 6 los realizadores de esta empresa, pertenece hoy 6 D. Estevan Rams y Rubert, caballero universalmente conocido y honorablemente respetado en este pais, por su infatigable energía y proverbial integridad. Ha consagrado algunos a1os de precioso tiempo y gran cantidad de dinero efectivo en la prosecucion de esta empresa, 6 mas del abandono necesario de sus negocios mercantiles, y ha pasado por privaciones y peligros en sus diversas expediciones al Chaco, que solo pueden debidamente apreciarlo aquellos que tambien los han experimentado.

El Sr. Rams ha gastado inmensas sumas para llegar 6 la altura en que se halla esta empresa y hoy no tiene 6 su disposicion el capital necesario para llevar 6 cabo los trabajos por si solo, y le ser6 por consiguiente preciso formar una compa1ia con ese objeto.

El reunir el capital es solamente una cuestion de tiempo, no habiendo la menor duda que, ya sea en Inglaterra 6 Estados Unidos, se obtendr6 sin la mas minima dificultad. Uno de los mas eminentes negociantes, y de los mas considerables tenedores de acciones industriales de Norte Am6rica, Mr. R. B. Forb6s, quien en su reciente visita 6 estos paises, examin6 la cuestion del Rio Salado, terminantemente espres6 su opinion, que la reunion del capital necesario para tal empresa seria en Boston 6 Nueva York negocio de quince minutos.

La apertura de nuevos campos para el cultivo del algodón es hoy en Inglaterra una cuestion de vital importancia, y recompensas considerables se han ofrecido para estimular nuevas empresas tendentes á su estension, y no tengo recelo en decir que el asunto tan facilmente se arreglaria en Manchester como en los Estados Unidos, y que por consiguiente, si el Sr. Rams encuentra alguna dificultad para obtener fondos en este pais, solo se retardará la realizacion de su empresa el tiempo necesario para hacer venir capitales estranjeros, no teniendo la mas minima duda de la rápida realizacion de todas las esperanzas fundadas en esta grande empresa nacional.

Se ha observado que uno de los primeros elementos de la gran prosperidad comercial de los Estados Unidos, ha sido la existencia de sus estensas Rios interiores, cuya navegacion natural y artificial ha sido llevada á sus últimos limites.

La olla del Plata está completamente cruzada por análogos grandes canales comerciales y una ilimitada estension de tráfico será la consecuencia de su utilizacion y perfeccionamiento.

A empresas como las del Salado, que abren nuevos paises comunican entre si las viejas Provincias, dan seguridad á la frontera, y ofrecen grandes beneficios á la nacion como tambien grandes utilidades á sus empresarios, deben los Gobiernos y el público en jeneral, dar toda proteccion.

Buenos Aires, Abril 25 de 1859.

JOHN COGLAN, Injeniero Civil.

(Injeniero del Estado.)

**PRESUPUESTO.**

Diques y exclusas—	
En la parte del Rio que precede al Monte-Aguará—	
Diez á 20,000 \$ .....	200,000 \$
En la parte superior á Monte-Aguará—	
Dos á 15,000 \$ .....	30,000 "
Por limpiar el Rio y mejorar su curso .....	30,000 "
Tajamares en las bocas de las lagunas .....	15,000 "
Canal de Matará .....	100,000 "
	<hr/>
	375,000 "
Los vapores de remolque á 12,500\$ .....	25,000 "
Un vapor de poco calado .....	9,000 "
Lanchas .....	10,000 "
	<hr/>
	419,000 "
Gastos de direccion, injenieros y gastos imprevistos.	81,000 "
	<hr/>
	500,000 \$
	<hr/>

JOHN COGLAN.

(Injeniero Civil.)

## CORRESPONDENCIA

DEL

### COMANDANTE PAGE.

Vapor explorador de los Estados Unidos *Argentina*.  
Buenos Aires 2 Abril de 1859.

*Sr. Dr. D. Juan Maria Gutierrez.*

ROSARIO.

Mi querido Señor — Antes de ahora no he podido tener oportunidad de contestar la carta de V. de 8 del próximo pasado, que trata de una empresa, en la que aseguro á V. tomo el mas vivo interes. En cuanto á la practicabilidad de hacer navegable el Rio Salado, para embarcaciones de dimensiones adecuadas á las necesidades, tanto presentes como futuras, del país que recorre en su curso, jamás he tenido dudas al respecto, desde que lo exploré, y es con placer que ahora he sabido que se tomarán medidas para remover del rio los obstáculos á su inmediata navegacion.

Un exámen cuidadoso en la estacion de la baja, determinaría de una vez los pasos que deban darse para efectuar este objeto.

No debe suponerse que por que el Salado no admita navegacion en toda la estension indicada en mi exploracion durante todo el año, no pueda hacerse servir á los fines del comercio y del

transporte. Debe tenerse presente, que de los distritos rurales mas fértiles de los Estados Unidos, donde hay mucha poblacion, fluyen muchos tributarios del Mississipi, (á orillas de los cuales están situadas grandes ciudades comerciales, esportando é importando anualmente sus cientos de miles de toneladas de frutos y mercaderias,) que no son navegables ordinariamente por vapores que solo *calan dos piés*, sino en una mitad del año, y muchas veces en una tercera parte.

Si el Salado fuese navegable solamente en cuatro meses de los doce, de lo que no puede haber duda, y no quisiera que se entendiera que yo lo limito á este corto periodo, se satisfarán las necesidades actuales: pero, por la naturaleza de las cosas, por el progreso manifiesto de la Confederacion toda, por el aumento anual de la poblacion, por los diversos productos del país que ahora no se conocen, y que se harán valiosos en el comercio, debe V. prever un gran aumento de demanda de medios de transporte.

Tal es el carácter del rio y del país que se recorre, (aunque no he examinado cada localidad con el ojo critico del ingeniero, ni tenia tal proposito en vista) que no tengo duda que el Salado, con un desembolso de dinero insignificante, comparado con el gigantesco resultado, podría hacerse navegable, durante todo el año hasta Navichia, punto adaptable en la Provincia de Santiago del Estero, y de allí podría seguirse gradualmente la navegacion, con el costo solamente de la obra de manos, hasta los limites Sur de Salta.

Para navegarse el Salado con éxito, debiera darse una atencion especial á la naturaleza y construccion de los vapores destinados al efecto. En los Estados Unidos hay muchos rios muy semejantes, en que trafican constantemente embarcaciones que cargan cien á doscientas toneladas de flete, calando 14 á 16 pulgadas, con *una rueda vertical á popa*. Esta aplicacion del poder motor, es para dar á los vapores la mayor capacidad para carga, con el menor calado posible, á fin de que sean adaptables á los rios mas estrechos, mas someros y mas tortuosos.

Yo recomendaria que la persona á quien se le encargase que procurase vapores para el Salado, visitase los Estados Unidos,

adonde podría ver puestas en ejercicio las embarcaciones de la clase á que me refiero.

Espero que la empresa que ya ha comenzado sus trabajos en el Salado pueda tener una feliz terminación, porque la considero digna de todas la consideración protectora que la Confederación Argentina pudiera darle.

Bajo el punto de vista de una obra nacional, es de la mas alta importancia; formará un eslabon en la cadena de la Confederación, uniendo indisolublemente el Oriente con el Occidente. Pero, Señor, no necesito esplayarme sobre los grandes y buenos resultados que fluirian de esta obra, se evidencian por si mismas.

Tengo el honor de ser, Señor, de V. muy sincero y obediente servidor.

TOMAS G. PAGE.

(Comandante en la Marina de los Estados Unidos.)

## CONTRATO.

El Dr. D. Santiago Derqui, Ministro de Estado en el Departamento del Interior de la Confederación Argentina, á nombre del Gobierno Nacional de la misma, y la casa de Estevan Rams y Ca. han celebrado el contrato contenido en los siguientes artículos:

Artículo 1.º — El Gobierno concede á la casa Estevan Rams y Ca. la exclusiva por quince años para hacer el tráfico comercial y de pasajeros con buques de vapor en los rios *Salado* y *Dulce* de la Confederación.

2.º — Los vapores destinados al expresado tráfico serán libres de los impuestos de Puerto y Anclaje mientras dure la exclusiva; y las mercaderías que se transporten en dichos buques por el rio Salado serán exoneradas de la mitad del derecho de importación por diez años, á contar desde la fecha en que empiece á correr el término fijado para el privilegio por el artículo anterior.

3.º — Los buques remolcados por los vapores de la Empresa y pertenecientes á esta, ó contratados para emplearlos en su servicio, serán considerados en el mismo caso que si fuesen de vapor, para la aplicación del precedente artículo.

4.º — Los buques de vela, las hangadas, piraguas y otros vehiculos de este género, podrán traficar independientemente de la Empresa con carga ó sin ella por los expresados rios, quedando desde luego entendido, que esta libertad no se hará extensiva á buques impulsados por otro mecanismo diferente del de los de vela.

5.º - El Gobierno promete que durante la esclusiva de quince años acordada á la casa de Estevan Rams y Ca. no se hará en favor de los buques de vela, ni de las demas embarcaciones de que habla el artículo 4.º, concesion alguna de exenciones relativamente á la navegacion de los rios *Salado y Dulce*, que refluyan en daño de la Empresa, volviendo ilusorio en el todo ó en parte su privilegio; pero no se entenderá por esto que la autoridad Nacional se restringe la atribucion de modificar las leyes sobre impuestos de comercio fluvial.

6.º - Tan luego que la Empresa empezase á hacer el tráfico del rio Salado, el Gobierno declarará libres ó francos sus puertos para la exportacion de mercaderias de Ultramar á Bolivia, reservándose reglar convenientemente el uso de esta franquicia, para prevenir el contrabando.

7.º - Serán libres de todo derecho fiscal el carbon, máquinas y otros útiles que la Empresa introdujese para el servicio de sus buques, ó para colocar con este objeto en los parajes destinados al depósito de dichos artículos.

8.º - El Gobierno proporcionará á la Empresa sobre la costa del Puerto del Rosario, una area cuadrada de terreno de doscientas varas por lado, con destino á la construccion de muelles y almacenes de depósito para el uso de aquella, y sobre la costa del puerto de Santa Fé, otra area cuadrada de cien varas por lado, con el mismo objeto; todo lo que quedará de propiedad de los empresarios, vencido el término del privilegio.

9.º - Concederá tambien el Gobierno veinte leguas cuadradas de terrenos adyacentes al Salado, en los puntos que él hallase convenientes, para que la Empresa pueda colocar familias al objeto de cortar maderas ú otro cualquiera de utilidad para ella.

10.º - El máximum del importe por flete de la carga que conduzcan los buques de la Empresa, será seis reales fuertes por arroba para los artículos de peso entre el Rosario y Matará; y ocho reales moneda fuerte tambien, entre dicho puerto del Rosario y el punto mas alto del rio Salado, hasta el cual se comprometen los Empresarios á hacer practicable su navegacion. Con respecto á los artículos livianos, y á los de volúmen, á fin

de evitar cuestiones sobre su flete, es obligada la empresa á tener en sus agencias una tarifa arreglada con aprobacion del Gobierno por dos corredores maritimos.

11.º - Lo prevenido en el artículo anterior regirá para determinar el importe del flete respecto al tráfico del rio Dulce, sirviendo de base para la debida proporcion el máximum fijado relativamente á la distancia entre el Rosario y Matará.

12.º - Los Empresarios no serán obligados á abrir y cerrar registro de la carga que llevarán en sus vapores, ó en buques de su pertenencia á remolque; pero la agencia de la Empresa deberá hacerlo, á mas tardar dos dias despues de la salida de los buques, con sujecion á las prescripciones que para el caso el Gobierno dictare.

13.º - Los buques de la Empresa no podrán cargar ó descargar sino en los puntos habilitados por el gobierno. Tampoco podrán ponerse en viaje con carga, ni hacer la descarga, sin que en el primer caso sean cerradas y selladas las escotillas, y en el segundo quitados los sellos por el funcionario fiscal respectivo.

14.º - Los Empresarios deberán fijar, dando el aviso correspondiente, los dias de salida de sus buques del Puerto del Rosario, y de los que el Gobierno designase en el Rio Salado para su regreso, con anticipacion de cinco á lo menos y de ocho á lo mas, para que quede cerrada la lista de cargadores. Pero por tres dias despues, dentro de los cuales deberán zarpar los buques, serán libres los Empresarios para alzar carga propia.

15.º - Lo prevenido en el artículo anterior regirá en lo adaptable respecto del tráfico del Rio Dulce por los buques de la Empresa, para su salida, etc. de los puertos principales cuya designacion hará el Gobierno.

16.º - La empresa no podrá suspender el tráfico por los expresados rios, mientras proporcionen tres piés y medio de profundidad, por lo menos.

17.º - Si sucediera por dos veces seguidas que los buques de la Empresa no bastasen para llevar toda la carga que se presentase, el gobierno podrá exigir que se aumenten aquellos.

18.º - Los empresarios deberán empezar á mas tardar en el mes de Agosto del año corriente la obra á que se comprometen

de despejar á su costo el Rio Salado, (hasta su confluencia con el de las Piedras ó hasta donde fuese posible navegario, descendiendo el primero) destruyendo los obstáculos que pudieran embarazar su navegacion, de lo que darán oportunamente cuenta al Gobierno, y si por algun accidente imprevisto no pudieran verificarlo en el expresado mes, lo pondrán tambien en conocimiento de aquel, para que en vista del caso les acuerde la prorroga de tiempo que tuviere á bien.

19.—La Empresa deberá estar lista para empezar el tráfico del rio Salado á mas tardar en todo el mes de Octubre del año 1857, dando aviso al Gobierno de la fecha en que se pusiese en viaje por primera vez, y desde entonces principiará á contarse el término del privilejio.

20.—Transcurrido un año de la fecha indicada en el artículo anterior, la carga y descarga de los buques de la empresa, solo podrá hacerse en los puertos nacionales de la Confederacion.

21.—Los Empresarios deberán, á mas tardar en todo el año 1858, hacer un viaje esploratorio del Rio Dulce, avisando al Gobierno la fecha en que diesen principio á esta operacion.

22.—Se comprometen así mismo á allanar á su costa los obstáculos que el Rio Dulce presentare para su navegacion, y á empezar su tráfico con buques de vapor dentro de cinco años contados desde la fecha de este contrato, vencidos los cuales sin que los Empresarios hayan llenado el compromiso indicado, perderán el privilejio respecto de dicho rio.

23.—Es entendido que la libertad dejada á la navegacion de los buques de vela y demas embarcaciones de que habla el artículo 4.º estará espedita en todo tiempo respecto de los expresados rios.

24.—El Gobierno designará los puertos del Rio Dulce en que se ha de hacer precisamente la descarga de frutos para transportarlos al Salado, y bajar por él.

25.—Si vencidos los cinco años fijados por el artículo 22 (bien sea que la casa Estevan Rams y Ca. haya perdido su privilejio respecto del Rio Dulce, ó que estuviere en el goce de él) se solicitare por otra empresa la misma esclusiva á condicion de unir dicho rio con el Salado, canalizando á su costa el territorio

intermedio, el Gobierno estará espedito para acceder á tal solicitud, siempre que la casa espresada no pretendiera la preferencia en iguales términos.

26.—Si la casa Estevan Rams y Ca., rehusase la preferencia que le acuerda el artículo anterior, y la obra á que se alude en él, fuere realizada por otro, dicha casa tendrá derecho á percibir (por via de indemnizacion de los gastos que son de su cargo para mantener espedita la navegacion del Salado) una parte del valor de los fletes y pasajes que cobraren los buques de la otra empresa, en proporcion de la distancia que anduvieren por dicho rio hasta salir al Paraná, sobre la base del máximun fijado entre el Rosario y Matará por el artículo 10, y del corriente por pasaje.

27.—La correspondencia oficial de las autoridades de la República ó dirigidas á ella, será conducida gratis en los vapores de la Empresa; reservandose el Gobierno, en cuanto á la de particulares, reglar el porte como que es de su exclusiva percepcion.

28.—Serán tambien conducidos y atendidos gratis en los vapores de la Empresa los individuos que viajen en comision del Gobierno Nacional.

29.—La casa Estevan Rams y Ca. se compromete (organizada que sea la sociedad anónima que se propone formar en virtud del privilejio que le acuerda este contrato) á recibir en acciones los capitales con que otras personas quieran concurrir á esta empresa en las Provincias Confederadas, conforme á los reglamentos que se adoptaren para la espresada sociedad, y cuando fueren por una cuarta parte del capital necesario para la empresa, debiendo ocurrir los interesados por las acciones dentro de noventa dias, á mas tardar, desde la publicacion oficial de los reglamentos en las respectivas Provincias.

30.—Queda entendido, que ni la falta de los reglamentos ni la de la formacion de la Sociedad Anónima de que habla el artículo anterior, obstará al ejercicio del privilejio ó al pleno cumplimiento de este contrato por parte del Gobierno y de la casa Estevan Rams y Ca.

31.—Los buques de la empresa podrán usar la bandera de la nacionalidad que les conviniere.

En fé de lo cual firman ambos contratantes en la Ciudad del Paraná, Capital Provisoria de la Confederacion Argentina, á 2 de Junio de 1856.

SANTIAGO DERQUI.  
*Estevan Rams y Ca.*

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA CONFEDERACION ARJENTINA REUNIDOS EN CONGRESO DECRETAN CON VALOR Y FUERZA DE LEY.

Artículo 1.º — Se autoriza al Poder Ejecutivo para acordar á una Empresa que canalize los rios Salado y Dulce de la Confederacion, las concesiones estipuladas en el contrato celebrado por aquel en 2 de Junio del corriente año con la casa de Estevan Rams y Ca. en cuanto es de competencia del Poder Legislativo.

2.º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de Sesiones del Senado en el Paraná, Capital Provisoria de la Confederacion Argentina, á diez y ocho de Junio de mil ochocientos cincuenta y seis.

JOSÉ LEONARDO ACEVEDO.  
*Carlos Maria Saravia.*  
(Secretario.)

Departamento del Interior.

Paraná, 20 de Junio de 1856.

Téngase por ley de la Confederacion, cúmplase, circúlese, publíquese y dése al Registro Nacional.

URQUIZA.  
SANTIAGO DERQUI.  
Es copia—  
*Eusebio Ocampo.*  
(Oficial Mayor.)

Las firmas que preceden están debidamente legalizadas por los Sres. Ministros:

DR. LUIS J. DE LA PESA.  
De Relaciones Exteriores de la Confederacion.

“ JOSÉ MARIA DO AMARAL.  
Del Brasil.

E. S. LEPEVRE DE BECOUR.  
De Francia.

“ BENJAMIN YANCEY.  
De los Estados Unidos.

“ GEORGE FAGANY.  
De Inglaterra.

# CONCESIONES A LA EMPRESA

POR EL

## GOBIERNO NACIONAL.

El Empresario de la }  
Navegacion del Rio }  
Salado. }

Paraná, Setiembre 11 de 1857.

*Al Exmo. Sr. Ministro de Estado en el Departamento del Interior.*

La reciente exploracion que acabo de hacer del Rio Salado hasta el Monte-Aguará, y los conocimientos que he podido recoger de la parte inexplorada aun, han venido á convencerme al fin de que su navegacion no podrá conseguirse sino despues de haber vencido muchas dificultades, y realizado muchos trabajos á que solo podria darse cima con la labor constante de mucho tiempo, y la inversion de un capital considerable. Ante esta conviccion tal vez habria desmayado mi ánimo, y hubiese abandonado la Empresa, si el objeto que la constituye, *la navegacion del Salado*, no fuese ya para mí una idea favorita y si en los medios con que el Gobierno Argentino puede favorecerla no hallára yo tambien facilidades para llevarla á cabo.

Hasta ahora mi solo capital es el que ha soportado los gastos de los primeros ensayos de esta Empresa, sin que, apesar de las

ventajas exajeradas que ha ofrecido á los que quisieron tomar acciones en ella, se haya presentado hasta hoy un solo accionista con cuya cooperacion pueda contar. Esta circunstancia, bien notoria á fé, me pone en la necesidad de buscar fuera del pais el auxilio de otros capitales que concurren con el mio á la realizacion de mi propósito; pero esto mismo, Exmo. Señor, segun los datos que he podido recojer en el Brasil y otros puntos, no podria conseguirlo, sino aumentando las ventajas que por mi contrato actual puedo ofrecer á los socios que voy á procurar, ventajas que solo puedo hallar en la duplicacion de los términos fijados á las concesiones contenidas en los articulos 1.º y 2.º de mi contrato de 2 de Junio de 1856.

Para justificar esta solicitud necesito llamar la atencion del Gobierno sobre algunas muy lijeras consideraciones.

El mal éxito que ha tenido mi primer ensayo, á mas de los ingentes gastos que me ha ocasionado, ha debido naturalmente hacer perder la fé en la navegabilidad de ese rio, cuya circunstancia hará mas difícil que pueda encontrar cooperadores á mi empresa; pero esa dificultad, Exmo. Señor, puede desaparecer, tal vez, con el halago de nuevas ventajas que aliente el espíritu de los especuladores.

Por otra parte; ese mismo ensayo me ha hecho comprender que los trabajos que deben emprenderse en el rio Salado son mas largos y dispendiosos de lo que se creia antes de la exploracion que acabo de hacer, y es bien seguro que las concesiones del contrato vijente no compensarian el sacrificio que esos trabajos vendrian á imponerme, mucho mas desde que el capital que voy á invertir en ellos podria contraerlo á especulaciones de mas inmediato y mas seguro resultado.

Las nuevas concesiones que solicito del Gobierno, no pueden ser por otra parte en manera alguna gravosas á los intereses del pais; léjos de eso, ellas son un medio mas eficaz de promoverlo, desde que por ellas va á resolverse definitivamente el importante problema de la navegacion de un rio que va á dar vida á algunas Provincias muy importantes de la Confederacion.

Fuera de estas sencillas consideraciones, el Gobierno Nacional no podrá desconocer tantas otras, que podria yo traer en apoyo

de mi solicitud, y que yo prefiero omitir por creerlas demasadas obvias al recto juicio de V. E. Apelando pues á él, y á la ilustracion del Gobierno ante quien peticiono, abrigo la esperanza de alcanzar la concesion que solicito.

Para terminar debo hacer presente á V. E. que como consecuencia de las razones emitidas en apoyo de mi solicitud, se ha de servir el Supremo Gobierno prorrogar el término fijado en el artículo 19 hasta el mes de Diciembre de 1859.

Con este motivo me es muy grato poder ofrecer á V. E. mis consideraciones y respetos.

Dios guarde á V. E.

ESTEVAN RAMS Y RUBERT.

Ministerio del }  
Interior. }

Paraná, 12 de Setiembre de 1857.

Con el proyecto de ley acordado elévese original al conocimiento del Congreso Lejislativo Federal.

DERQUI.

[L. S.]

Es copia—

*Eusebio Ocampo.*  
(Oficial Mayor.)

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA CONFEDERACION ARGENTINA REUNIDOS EN CONGRESO DECRETAN CON VALOR Y FUERZA DE LEY.

Artículo 1.º — Se autoriza al Poder Ejecutivo para prorrogar el plazo del privilejio acordado á la Casa de Estevan Rams y Ca. para la navegacion de los Rios Salado y Dulce de la Confederacion, por *quince años mas* de los que le estaban acordados en el artículo 1.º del Contrato de 2 de Junio de 1856, y hasta el 31 de Diciembre de 1859 el acordado por el artículo 19 del mismo contrato.

2.º — Autorizasele, asi mismo, para prorrogar á la misma empresa por los mismos quince años mas, la exencion de los impuestos de Puertos y Anclaje de que debia gozar, durante la exco-

siva, y por diez años mas la exoneracion de la mitad de los derechos que se le conceden por el artículo 2.º del mismo Contrato.

3.º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones del Congreso, en el Paraná, Capital Provisoria de la Confederacion Argentina á diez y seis dias del mes de Setiembre del año del Señor de mil ochocientos cincuenta y siete.

TOMAS GUIDO.

JUAN JOSÉ ALVAREZ.

*Carlos María Saravia.*

*Benjamin de Igarzabal.*

(Secretario.)

(Secretario.)

Departamento del }  
Interior. }

Paraná, 28 de Setiembre de 1857.

Téngase por ley, publíquese, comuníquese á quienes corresponda, dése al Registro Nacional y Archívese.

URQUIZA.

SANTIAGO DERQUI. }

Es copia—

(L. S.)

*Eusebio Ocampo.*  
(Oficial Mayor.)

Las firmas que preceden están debidamente legalizadas por los señores Ministros:

DR. D. LUIS JOSÉ DE LA PEÑA,  
De Relaciones Exteriores de la Confederacion.

EXMO. SR. JOSÉ MARIA DO AMARAL,  
Del Brasil.

“ LEFEVRE DE BECOUR,  
De Francia.

“ BENJAMIN YANCEY,  
De los Estados Unidos.

“ GEORGE FAGANY,  
De Inglaterra.

# GARANTIA

DEL

## NUEVE POR CIENTO.

Paraná, 23 de Mayo de 1859.

*Al Exmo. Sr. Ministro del Departamento del Interior.*

Considero á V. E. impuesto de los importantes documentos que he tenido el honor de presentar, acompañando los planos generales del Rio Salado esplicados en los informes del Sr. Ingeniero Coghlan y del Sr. Comandante en la Marina de los Estados Unidos Mr. Page, ambos basados sobre el conocimiento adquirido en científicas exploraciones llevadas á efecto de la manera mas formal y escrupulosa; así como espero que mi memoria habrá demostrado á V. E. que incesantemente he trabajado por la realizacion de esta empresa desde su origen hasta el estado actual en que felizmente se encuentra.

Resuelto así el problema de la navegacion del Rio Salado, y habiendo sido exclusivamente mis recursos los que han elevado la empresa á esta altura, he palpado la necesidad de buscar capitales que me segunden, formando una sociedad á la que puedo ofrecer todos los alicientes que esta especulacion presenta estando seguro que cualquier cantidad en ella empleada producirá ventajosos resultados.

— 45 —

Hago esta manifestacion á V. E. despues de estar perfectamente informado del comercio de la Provincia de Santiago, Catamarca, Tucuman y Salta con el Litoral, y de haber obtenido de nueve casas consignatarias en la plaza del Rosario una demostracion de la importacion y exportacion ascendiente á 204,711 arrobas, sin mencionar los cargamentos que son conducidos á dichas Provincias por los mismos dueños de tropas que personalmente realizan sus negocios sin consignarse á nadie.

Esto me lo prueban los datos que de los Sres. Receptores de Aduana he recibido, pudiendo contar con el duplo de la cantidad de carga que la demostracion ofrece.

Apesar de esto para consignar la formacion de la Sociedad en el pais, ó para buscar el auxilio de capitales en el extranjero, se hace indispensable la aseguracion por parte del Exmo. Gobierno de un nueve por ciento anual, desde el 31 de Diciembre de 1862 sobre el medio millon á que ascienden los presupuestos formados de las acciones que debo reunir, sin incluir por mi parte todo el capital que durante tres años consecutivos he desembolsado, pues tengo la seguridad que la exportacion actual produce un diez y ocho y medio por ciento; concretándome á pedir solo el 9 p.  $\frac{3}{4}$  sobre el medio millon calculado.

El plazo que me estaba acordado para realizar la navegacion de dicho rio, ha venido á ser corto é insuficiente para los reconocimientos y trabajos que he practicado hasta aquí, y de los cuales he dado cuenta minuciosa á V. E. y son, á mas, de pública notoriedad.

Las obras proyectadas por el Sr. Ingeniero Coghlan segun él mismo, exigen para efectuarse cuando menos tres años, y como sin esos trabajos la navegacion seria imposible, se hace necesario que se prorrogue á favor de la empresa por tres años el plazo que termina el 31 de Diciembre de 1859, acordado en el artículo 1.º del Decreto fecha 16 de Setiembre de 1857.

No dudo un momento de que V. E. tomará las medidas necesarias para que esta prórroga indispensable me sea acordada antes de espirar la anterior que aun me favorece.

La garantia, Exmo. Señor, que solicito, jamás perjudicará á los intereses de la Nacion, pues basando mi cálculo sobre las

304,711 arrobas, minimum de la importacion y esportacion actual dá en el primer año un resultado muy satisfactorio, que se aumentará gradualmente á medida que se desarrollen las riquezas naturales y que afluya al Salado el comercio que va hoy al Pacifico.

Léjos por consiguiente de ser gravosas las nuevas concesiones que solicito del Exmo. Gobierno, ellas son un medio eficaz de impulsar el pais, desde que por ellas va á darse cima á una empresa que dará vida á algunas Provincias muy importantes de la Confederacion.

A mas de estas sencillas consideraciones, el Gobierno Nacional no podrá desconocer tantas otras que podria yo traer en apoyo de mi solicitud, y que prefiero omitir por creerlas demasiado claras al recto juicio de V. E. Apelando, pues, á él y á la ilustracion del Gobierno ante quien peticiono, abrigo la esperanza de alcanzar la concesion que solicito.

Con este motivo me es muy grato reiterar á V. E. las protestas de mi distinguida consideracion y aprecio.

Exmo. Señor,  
ESTEVAN RAMS Y RUBERT.

Departamento del }  
Interior. }

Paraná 4 de Junio de 1859.

Con el mensaje acordado, elévese al conocimiento y resolucio del Congreso Lejislativo Federal.

CARRIL.  
PEDRO L. FUNES.

Es copia—

*Teófilo P. Benitez.*  
[Oficial Mayor.]

Hay un Sello.

Ministerio del }  
Interior. }

Paraná, 4 de Junio de 1859.

A la H. Cámara de Senadores.

Remito á V. H. adjunta á esta nota una solicitud elevada al Ministerio del Interior por D. Estevan Rams, empresario de la navegacion del Salado y en la que solicita algunas concesiones en favor de dicha empresa, que son del resorte y atribucion del Congreso Federal.

Los antecedentes que el Gobierno posee á este respecto y que transmitirá á V. H. el Ministro correspondiente, hacen comprender que sin peligro de gravámen para el tesoro nacional se podria dar un impulso decisivo á la mencionada empresa, acordándole las concesiones que solicita.

Al elevar este asunto á la resolucio del Congreso abrigo la esperanza de que su decisio por el bien público y el progreso del pais, le inspirarán una resolucio conveniente.

Dios guarde á V. H.

SALVADOR M. DEL CARRIL.  
*Pedro L. Funes.*

Es copia—

*Teófilo P. Benitez.*  
(Oficial Mayor.)

Hay un sello—

Ministerio del }  
Interior. }

Paraná, 12 de Junio de 1859.

Al Sr. D. Estevan Rams y Rubert.

Acompaño á V. en copia debidamente legalizada la ley que ha sancionado el Congreso Lejislativo Federal prorogando hasta el 31 de Diciembre de 1862 el plazo que le fué concedido á la empresa de los Rios Salado y Dulce, y acordándole la garantia que V. solicitaba de un nueve por ciento anual sobre el Capital que la empresa presupone gastar.

Dios guarde á V.

PEDRO L. FUNES.

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA CONFEDERACION ARGENTINA REUNIDOS EN CONGRESO, SANCIONAN CON FUERZA DE LEY.

Artículo 1.º — Se autoriza al Poder Ejecutivo para prorrogar hasta el 31 de Diciembre del año 1862, á la empresa de navegacion de los Rios Salado y Dulce, de D. Estevan Rams y Ca., el plazo que le fué concedido por la Ley de 16 de Setiembre de 1857 para poner espedita dicha navegacion, segun el artículo 1.º del contrato de 2 de Junio de 1856.

Artículo 2.º — Se le autoriza igualmente para que por una estipulacion especial le acuerde la garantia de un nueve por ciento anual de interes sobre el Capital de 500,000 pesos, que la empresa presupone gastar en diques, esclusas y demas obras necesarias á la consecucion de aquel objeto.

Artículo 3.º — La garantia será estipulada con las condiciones siguientes:

1.º — Que empezará á contarse desde el dia en que la empresa haya realizado su primer viaje redondo de ida y regreso hasta *Matará* en buques de vapor, y terminará con el privilegio esclusivo que le concede el artículo 1.º del contrato de 2 de Junio de 1856.

2.º — Que la garantia se hará efectiva en el caso de que la empresa en cada año de navegacion no alcance á dar el producido de 9 p. ¢ sobre los 500,000 pesos, deducido el máximo de los gastos presupuestados por ella. En este caso, computado el beneficio que se hubiese obtenido y si fuese menos del 9 p. ¢ el Gobierno abonará la diferencia.

3.º — Que la garantia cesa por todo el tiempo en que esté suspensa la navegacion, escodiendo de ocho meses.

4.º — El Poder Ejecutivo se reservará el derecho de hacer comprobar la exactitud de los gastos que causasen las obras para la navegabilidad del rio, y de las entradas, luego que empiece la navegacion.

Artículo 4.º — Comuniquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones del Congreso en el Paraná,

Capital Provisoria de la Confederacion Arjentina, á los 4 dias del mes de Julio del año del Señor de 1859.

MANUEL LEIVA.

*Carlos M. Saravia.*

[Secretario.]

MANUEL LUQUE.

*Benjamin de Igarzabal.*

(Secretario.)

Departamento }  
del Interior. }

Paraná 6 de Julio de 1859.

Téngase por Ley de la Confederacion Arjentina, avisese recibo, comuniquese á quienes corresponde, publíquese y dese al Registro Nacional.

CARRIL.

PEDRO L. FUNES.

Es copia--

*Teofilo P. Benitez.*

(Oficial Mayor.)

Hay un sello---

Las firmas que preceden están debidamente legalizadas por los Sres. Ministros:

SR. JOSÉ F. LOPEZ.

Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Confederacion.

EXMO. SR. JOSÉ MARIA DO AMARAL.

Del Brasil.

“ GEORGE FAGANY.

De Inglaterra.

“ LEFEVRE DE BECOUR.

De Francia.

Departamento }  
del Interior. }

Paraná, 20 de Julio de 1859.

EL VICE-PRESIDENTE DE LA CONFEDERACION ARJENTINA.

En uso de la autorizacion que le acuerda la Ley de 6 de Julio del corriente año, Decreta.

Artículo 1.º —Prorógase hasta el 31 de Diciembre de 1858 el plazo otorgado á la empresa de navegacion de los Rios Salado y Dulce de D. Estevan Rams y Rubert por la Ley de 16 de Setiembre de 1857 para poner espedita dicha navegacion segun el contrato de 2 de Junio de 1856.

Artículo 2.º —Se le acuerda á dicha empresa la garantia de un nueve por ciento anual de interes sobre el Capital de 500,000 pesos que presupone ella para gastos de diques, esclusas y demas obras necesarias á la consecucion de aquel objeto.

Artículo 3.º —La garantia será entendida bajo las cuantas condiciones que espresa la Ley de 6 de Julio del presente año.

Artículo 4.º —Comuniquese á quien corresponda, publíquese y dése al Registro Nacional.

CARRIL.

PEDRO L. FUNES.

Es copia—

*Tebfilo P. Benitez.*

(Oficial Mayor.)

Hay un sello—

Las firmas que preceden están debidamente legalizadas por los Sres. Ministros:

SR. JOSÉ F. LOPEZ.

Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Confederacion.

EXMO. SR. JOSÉ MARIA DO AMARAL.

Del Brasil.

“ GEORGE FAGANY.

De Inglaterra.

“ LEFEVRE DE BECOUR.

De Francia.

## PETICION

AL

GOBIERNO DE BUENOS AIRES.

Buenos Aires 19 de Octubre de 1858.

EXMO. SEÑOR.

Penetrado de la importancia trascendental que tiene para estos paises el proyecto que me ocupa, como V. E. sabe, de hacer navegable el Rio Salado del Norte hasta la Provincia de Santiago, y convencido de que al Gobierno del Estado no se ocultan las ventajas nacionales que se han de reportar de su realizacion, vengo nuevamente á solicitar de V. E. la continuacion del auxilio que este Gobierno se dignó prestarme facilitandome los conocimientos profesionales del Ingeniero Hidráulico que el Estado tiene á su servicio.

En la corta escursion que el Sr. Coghlan ha hecho por el Salado, ha formado la opinion mas favorable respecto á su navegabilidad, pero para demostrarlo cientificamente tiene necesidad de examinar el Rio en todo su curso hasta el punto en que conviene hacer la navegacion, trazar su nivelacion, levantar su plano, fijar los lugares en que deben practicarse las obras hidráulicas y formar los respectivos presupuestos.

V. E. conoce que sin estos datos indispensables seria imprudencia de mi parte seguir adelante en una empresa que ya ha

absorbido algunos miles de pesos, sin haberse obtenido otro resultado que el convencimiento adquirido de que la idea es realizable.

Nada me importan, Exmo. Señor, los sacrificios que he hecho, pues estoy acostumbrado á comprometer mi fortuna en obras de utilidad general.

Pero aunque en esta espusiera cuanto tengo, no quisiera que se malogrese un pensamiento tan fecundo, y estoy por eso resuelto á todo, ménos á retroceder en una empresa cuya inmensa utilidad me hacia apercibir mi razon natural, antes que la ciencia viniese á demostrarme que era realizable.

Mucho haría el Gobierno de Buenos Aires, si facilitándome á el Sr. Coghlan por dos meses, me habilitase para hacer los estudios preparatorios antes de la estacion de las avenidas; y á no ser que haya inconvenientes que no alcanzo, no puedo temer que una Administracion tan ilustrada como la de V. E. me niegue su concurso.

Me parece escusado decir V. E. que los honorarios del Injeniero y demas gastos de su expedicion, serán todos de mi cuenta, lo cual no obstaría seguramente para que yo tributara á este Gobierno el mas espresivo agradecimiento por un favor que me ahorraria á mi un viaje al exterior y, lo que es mas, á la nacion el tiempo y los beneficios comunes que se pierden. Me permito pues esperar con fiadamente el complemento del servicio que he recibido antes de ahora del Gobierno de V. E.

Exmo. Señor.

ESTEVAN RAMS Y RUBERT.

Ministerio de }  
Hacienda. }

Buenos Aires, 19 de Octubre de 1858.

*Sr. D. Estevan Rams y Rubert.*

El infrascripto tiene la satisfaccion de transcribir á V. E. el decreto que en la fecha ha recaído en su solicitud relativa á la exploracion del Rio Salado por el Injeniero del Estado.

“Sin embargo de necesitarse los servicios del Injeniero Coghlan en el Estado, atentas la importancia nacional de la obra

que se trata de llevar á cabo, y las consideraciones espuestas por el suplicante, así como las pruebas que en diversas ocasiones él ha dado de su amor al pais, el Gobierno resuelve acceder á su solicitud, en la intelijencia de que él deberá allanar la adquisicion de dicho Injeniero, á cuyo efecto se comunicará á este que por su parte el Gobierno le concede licencia por el término que se pide de dos meses, y en la intelijencia tambien de que no obstante la oferta del suplicante, el sueldo del mencionado Injeniero seguirá siendo de cuenta del Estado, y hágase saber por Secretaria al interesado, publicándose.”

Dios guarde á V. muchos años.

ROBERTO DE LA RUESTRA.

Buenos Aires, 22 de Octubre de 1858.

SEÑOR MINISTRO:

He tenido el honor de recibir la respetable nota de V. S. en que se digna comunicarme la resolucion espedita por el Gobierno en mi peticion para obtener los auxilios profesionales del Injeniero del Estado en la Empresa del Salado.

Ruego á V. S. se sirva hacer presente al Gobierno mi sincera gratitud por un servicio, tan necesario para mi objeto, como generoso á todas luces de parte de S. E. He quedado ya de acuerdo con el Sr. Coghlan, y yo mismo parto á la Provincia de Santa Fé para hacer los preparativos de la exploracion.

Lleno de confianza en Dios, y firme en mi propósito, espero poder muy pronto, Sr. Ministro, dar á V. S. la agradable noticia de que la grande arteria del Salado, está abierta para el Comercio Argentino.

Entretanto reitero á V. S. el homenaje de mi consideracion y respeto.

ESTEVAN RAMS Y RUBERT.

## CORRESPONDENCIA.

Sr. D. Estevan Rams y Rubert.

Salta, Marzo 20 de 1850.

Muy Señor mío: Llenando en la parte que me es posible los deseos que V. me manifiesta en su favorecida de 15 de Febrero, acompaño razon del "movimiento comercial" en que ha intervenido esta Aduana, durante el año de 1858; éste es deficiente, porque siendo por ley libre la circulación de las mercaderías despachadas por las Aduanas Nacionales, no se registran en estas las que han sido internadas por la Aduana del Rosario, ni se solicita guía para los ganados que en cantidad considerable se extraen de esta para las Provincias de Cuyo con destino á Chile. Los productos y artefactos de la Confederación que constituyen el movimiento comercial de esta Provincia con las demas, circulan con toda libertad, es decir, sin que se presenten en Aduana, razon por la que esta oficina carece de los datos estadísticos que V. precisa. Ahora indicaré algunas noticias que sirvan para aproximarse al cálculo que V. se propone formar.

Salta es la Provincia donde se reúnen los extremos de climas y suelos tan variados y encontrados como los rumbos: es el término de países pastores en que abundan praderías y vejetación lujosa en un piso duro, pedregoso y cerril; circunstancias que dan valor á sus ganados para andar largas distancias, por lo endurecido de su pezuña:—es central por su posición jeográfica

para el comercio mediterráneo, formando crucero entre Buenos Aires y Lima, Paraguay y Chile, y se desborda con igual facilidad al Pacífico como al Atlántico: es esclusiva surtidora de la Provincia de Jujuy y todo el sud de Bolivia.

Establecida la navegación del Salado, Salta podrá recibir y expender anualmente con facilidad, mil toneladas de mercaderías de abarroto, es decir, ferretería en jeneral, mercería de toda clase, máquinas de minería y labranza, drogas, muebles, licores destilados y fermentados, loza, cristales y demas artículos de almacen; porque esta clase de mercaderías no se traen del Pacífico por los inconvenientes que ofrece su costoso transporte en lomos de burros, en la distancia de 190 leguas que hay de Cobija á Salta, y de 218 viniendo por Caldera.

En el día la Provincia no tendrá para exportar por el Salado mas que 25 á 30 mil piezas entre suelas y cueros, pero mas tarde los plomos de Chichas, las inmejorables lanas del Sud de Bolivia y Puna de Jujuy, los cueros de vicuña y pieles de chinchilla, aumentarán la exportación, mejorando y duplicando estos productos, que hoy no se cuidan y se desperdician por la dificultad y mucho costo de su transporte.

La Provincia tiene en los tres reinos mucho trabajo y mucho bien que ofrecer al hombre laborioso, porque posee todos los climas y se produce entre otras mil cosas, el algodón, la caña de azúcar, el plátano, la chirimoya, el café, &c., &c.

Hoy, la conveniencia ha inclinado este comercio al Pacífico; mas por el Salado afluirá á puertos nacionales llevando los productos de la industria que no puede transportar por la Cordillera de los Andes.

La navegación del Salado, va á hacer fraternizar á estos pueblos, mas que el mejor arbitrio político; porque la conveniencia reciproca establece la union y la armonía. Nuestros campos hoy desiertos, se verán mañana poblados por activos agricultores, y donde solo se ven rancherías miserables se levantarán ciudades que harán poderosa la nación y respetable nuestro nombre.

Hago votos porque el Salado corresponda á sus trabajos, y que sus resultados sean en bien de la empresa y prosperidad de

la Nacion; con estos sentimientos quedo de V. afectísimo y obediente servidor—

Q. B. S. M.  
*Benedicto Fresco.*

---

Santiago del Estero, Marzo 16 de 1859.

*Sr. D. Estevan Rams y Rubert.*

Muy Señor mio:

Por orden que tengo de S. E. el Sr. Gobernador de la Provincia para dar á V. una idea aproximativa del número de carretas que hacen el tráfico comercial de introduccion y exportacion en el Pais, me apresuro á llenar este deber, presentando á V. que segun los datos que he podido extraer de los libros de Policia, y algunos otros informes, salen mas de trescientas carretas anuales con el peso de 150 arrobas cada una de ellas, debiendo advertir á V. que en años anteriores, cuando los tejidos tenian mayor consumo en el Litoral, se despachaban doble número de carretas. En vista de esto; puede V. calcular cual sea el número de arrobas que se extraen de aqui.

Con tal motivo, tengo la oportunidad de saludar á V. y ofrecerme como su mas atento servidor y amigo.

*Pedro R. Alcorta.*

---

---

## DATOS ESTADISTICOS.

---

---

**A.**  
*Demostración de la cantidad de carga exportada é importada durante el año 1858, de las Provincias de Santiago, Catamarca, Tucumán y Salta, según los datos recibidos de los siguientes comerciantes del Rosario, consignatarios de varias casas de dichas Provincias.*

SS. Comerciantes.	Santiago.		Catamarca.		Tucumán.		Salta.	
	RECIBIDO.	REMITIDO.	RECIBIDO.	REMITIDO.	RECIBIDO.	REMITIDO.	RECIBIDO.	REMITIDO.
SS. Fagnano é hijo.....	544 12	1351 10	3435	955 12	7390 8			
" Octav y hermanos.....	4706	6300	1800	2800	7600	5004		
" Soruco y Ca.....	1800	5000			15976	6264		
" Antonio Zubelín y Ca.....	3029		989		2350	2050		
" Juan José Martínez.....	3267	7115			4238			
" Jervasio del Marínol.....	1995		16025		70000	66847		
" Fidel Paz y Ca.....		1489 13		10150	8409	3977 21	60	
" Jacinto Corvalán.....					2500	1109	3000	8541
" Antonio Areosa.....	6315	16198 23			117398 8	84391 21	12910	8591
	6315	16198 23			30560 19			

RESUMEN.	
	RECIBIDO.
Santiago.....	21555 19
Catamarca.....	6215
Tucumán.....	117598 8
Salta.....	13910 3591
	198279 2
	136432 13

Rosario, Febrero, 17 de 1859.

Conforme con los originales

SERVÁN RAMOS Y ROBERT

**B.**

*Presupuesto de gastos de establecimiento de dos casas, una en Matará y otra en Santa-Fé, para el recibo y entrega de efectos y empleo de hombres para el cuidado de los diques y corte de madera para combustible de los vapores.*

Casa de Santa Fé.		Monthly	Annual
Encargado de la casa.....		200	2400
Cajero.....		100	1200
Tenedor de Libros.....		100	1200
Ayudante de Tenedor de Libros.....		50	600
Dependientes guarda almacenes á 50 patacones.....		100	1200
Jóven para servicio general.....		30	360
Alquiler de casa.....		100	1200
Mucamo á 16 patacones.....		16	192
Cocinero á 25 idem.....		25	300
Comida para los de la casa y algunos huéspedes á 8 pesos fuertes.....		240	2880
Gastos de escritorio y eventuales.....			1000
			12532
<b>Casa de Matará.</b>			
Igual presupuesto á la de Santa Fé.....			12532
			12532
Presupuesto y sueldo de 80 hombres para cuidar los diques y cortar la leña para cuatro Remolcadores á vapor.....[un año]		24000	
Gastos eventuales.....		4000	28000
			28000
<b>Resúmen Jeneral.</b>			
Presupuesto de la casa de Santa Fé.....		12532	
Idem de la casa de Matará.....		12532	
Idem del cuidado de diques y cortar leña.....		28000	
Idem de gastos de dos Remolcadores.....		42000	95064

**C.**

*Presupuesto de gastos de un vapor remolcador con dos chatas.*

Cálculo de uno.		Monedal	Annual
1	Capitan y sobre-cargo .....	100	1200
1	Primer maquinista .....	100	1200
1	Segundo maquinista .....	50	600
4	Foguistas y carboneros .....	100	1200
5	Timoneros, marineros .....	80	960
4	Cocinero .....	25	300
1	Muchacho de Cámara .....	12	144
1	Patrones para las chatas .....	25	300
2	Marineros, dos para cada chata .....	64	768
4	La comida para tres personas de Cámara, es decir el Capitan y dos maquinistas á 20 patacones .....	60	720
	La comida para 17 personas de tripulacion á 12 pa'nes .....	214	2568
	Acete y graas para la máquina .....	40	480
40	Toneladas de carbon de piedra, que á pesar de haberse destinado 28,000 pesos para los hombres que cuiden los diques y corten la leña para los vapores, se cargan estas 40 toneladas de carbon para cada vapor y al precio de 17 patacones la tonelada .....	680	8160
	Gastos eventuales, imprevistos ó reserva .....		1700
	Importe del gasto anual de un Remolcador .....		\$10000
	Gastos de otro Remolcador y dos chatas, con cuyos dos transportes puede hacerse el movimiento de 600000 arrobas ó sea 300000 cada uno .....		\$10000
	Suma Total .....		\$20000

**D.**

*Frutos que producen las cuatro Provincias inmediatas al Rio Salado.*

**SALTA.**

Cueros .....	10000
Suelas .....	20000 á 25000
Lanas de primera clase que hoy se exportan por el Pacifico, pasan de--arrobos .....	30000
Azúcar, se fabrica para el consumo.	
Café, id. id.	id.
Aguardiente, id. id.	id.
Algodon id. id.	id.

**TUCUMAN.**

Suelas .....	50000
Id. elaboradas (lomillos y caronas) .....	10000
Cueros .....	20000
Algodon con abundancia y su cosecha poco costosa .....	—
Tabaco, arrobas .....	70000
Afil, fruto espontáneo del pais .....	—
Azúcar, arrobas .....	60000
Aguardiente, barriles de seis en pipa .....	8000
Arroz, con abundancia en el pais, se vende el mejor á 4 reales arroba .....	—
Cedro de toda clase á 6 ris. la tabla de 4 varas de largo, 2 cuartas y 2 pulgadas de grueso ..	—
Quesos de Tafi—arrobas al año .....	20000
Cereales de todas clases y con abundancia.	

**SANTIAGO DEL ESTERO.**

Cueros .....	16000
Suelas .....	6000
Lanas, arrobas .....	28000
Cueros de cabra y lanares—fardos .....	400

Ponchos, jergas y frazadas, en gran cantidad.  
Azúcar y aguardiente, se empieza á elaborar.  
Cochinilla, se produce con abundancia.  
Cereales de toda clase con idem.  
El Fume para elaborar la potasa; son campos inmensos.  
Salitre idem idem.

### CATAMARCA.

Suelas .....	15000
Cueros.....	20000
Cordobanes—fardos .....	100
Lanas—arrobas.....	10000
Pasas de higo, con abundancia.	
Agí, idem.	
Cobres, gran cantidad.	
Tabaco, idem.	

Los minerales, el algodón, el tabaco y el café, son los ramos que tienen hoy en vista las Provincias para su desarrollo.

## CONCESIONES

DE LOS

## GOBIERNOS DE PROVINCIA.

### Donacion de tierras por la Provincia de Santa-Fé.

La Asamblea Legislativa }  
de la Provincia. }

Sala de Sesiones, Santa Fé, Noviembre 12 de 1857.

Al Poder Ejecutivo de la misma.

La Honorable Asamblea Legislativa en sesion de este dia ha sancionado lo siguiente:

Art. 1.º Concédese al Empresario de la Navegacion del Rio "Juramento" Don Estevan Rams y Rubert, cincuenta leguas cuadradas de terrenos de propiedad fiscal al Norte de esta Ciudad.

2.º La donacion de tierras de que habla el articulo anterior será distribuida en cuatro secciones iguales, con tres leguas de frente cada una sobre las márgenes del espresado rio—dos de ellas ubicadas tocando con la frontera de Santiago y las otras dos a cinco leguas mas abajo.

3.º El Poder Ejecutivo pondrá en posesion al agraciado Don Estevan Rams y Rubert de la area de terreno que se concede por el articulo 1.º, haciendole estender las escrituras de

propiedad de veinte y cinco leguas con la fecha que esta ley reciba su sancion; y la de las veinte y cinco restantes una vez realizada la navegacion.

4.º Comuniquese & & &.

Lo que de orden de la misma H. A. me és honroso comunicar á V. E.

Dios guarde á V. E.

ROSENDO M. FRAGA.

*Juan Carreras.*

(Secretario.)

**Otra donacion.**

Art. 1.º Concédense al Empresario de la Navegacion del Rio "Juramento" ó "Salado" D. Estevan Rams y Rubert, *doscientas* leguas de terrenos fiscales; las que se le ubicarán adelante del "Monte-Aguará" al Norte, en cuatro fracciones de *cincuenta* leguas, en ambas márgenes del referido rio, con cinco leguas de frente á este y diez de fondo cada una; y separadas una de otra por el intervalo de ocho leguas.

Art. 2.º — Los títulos de propiedad á perpetuidad, le serán estendidos una vez realizada positivamente la navegacion hasta Matará, en buques á vapor de la empresa cargados de mercaderías de esta y las Provincias del Norte.

3.º Queda obligada la empresa de navegacion, una vez realizada esta, á poblar los terrenos concedidos, en el todo ó en su mayor parté con colonias agricolas y establecimientos industriales.

4.º Queda sin efecto la concesion si á los cinco años contados desde esta fecha no se hubiese realizado la navegacion.

5.º Comuniquese.

Sala de Sesiones, Santa-Fé, Setiembre 9 de 1859.

ESTANISLAO LOPEZ.

*Pedro I. Galisteo.*

(Diputado Pro-Secretario.)

Gobierno de la }  
Provincia. }

Santa Fé, Setiembre 9 de 1859.

Cumplase la precodente honorable sancion, comuniquese á quienes corresponda, avisese recibo, publíquese y dése al Registro Oficial.

FRAGA.

*Carlos B. Segui.*

Está conforme—*Segui.*

**Donacion de tierras por la Provincia de Santiago del Estero.**

LA SALA DE REPRESENTANTES SANCIONA CON FUERZA DE LEY.

Art. 1.º — Concédese á una sociedad anónima que se forme bajo la direccion de D. Estevan Rams para la empresa de la Navegacion del Salado, cien leguas cuadradas de tierras de propiedad fiscal, comprendidas en una area de diez leguas de frente al Sud-Este y diez de fondo al Nordeste, situada á cinco leguas mas á fuera de la costa Oriental del Rio Salado y á partir de la altura del Fortin de Suncho-Pozo hácia el Sudeste.

2.º — La propiedad de estos terrenos no quedará definitivamente adquirida por la empresa, sino luego que, despues de obtenida la navegabilidad del Salado y antes de tres años de esta fecha, haya llegado el primer vapor hasta el punto denominado "Navicha" y se hayan empezado á colonizar por la empresa.

3.º — Comuniquese al Poder Ejecutivo.

Sala de Sesiones, Santiago del Estero, Noviembre 2 de 1859.

PEDRO A. ALCORTA.

Presidente.

*Luciano Gorostiaga.*

Diputado Secretario.

Departamento de }  
Gobierno. }

Santiago del Estero, Noviembre 5 de 1859.

Téngase por Ley de la Provincia, comuniquese, avisese recibo, publíquese y dése al Registro Oficial.

BORGES.

*Ezequiel N. Paz.*

Es copia—*José A. de la Zerda.*

(Oficial Mayor.)

### Donacion de tierras por la Provincia de Salta.

LA REPRESENTACION JENERAL EN USO DE SUS ATRIBUCIONES DECRETA.

Art. 1.º — Se conceden al Empresario de la Navegacion del Rio Salado D. Estevan Rams y Rubert treinta y dos leguas cuadradas de terrenos de propiedad pública, situados á distancia de dos leguas de la margen Oriental de aquel Rio, entre los linderos siguientes: Al Sud, la línea divisoria con la Provincia de Santiago del Estero; al Norte, con los terrenos de D. Nicolas Saravia; al Oeste, las propiedades de Toro-Huma, Yuluguasi y Laohiguana y al Este los desiertos de propiedad pública, que se estienden hasta el Bermejo.

2.º — Concédese igualmente al Empresario el derecho á dos mercedes mas de tierras, constante cada una de cuatro leguas de frente y cuatro de fondo en el paraje que dicho Empresario quiera ocupar, siempre que no fuere de propiedad particular.

3.º — En retribucion de las concesiones que contienen los dos artículos anteriores se le impone al Empresario la obligacion de hacer llegar la navegacion del Rio Salado en el plazo de seis años al punto de Toro-Huma, y sostener hasta dicho punto por el término de otros seis años tambien consecutivos la misma clase de navegacion que tiene contratada con el Gobierno Nacional: sin cuyos requisitos no hará suya la propiedad de los terrenos demarcados en los artículos 1.º y 2.º

4.º — Se le conceden ciento veintiuna leguas mas cuadradas de terrenos de propiedad pública situados á distancia de cuatro y ocho leguas del Rio Pasaje entre los linderos siguientes: Al Sud, los terrenos de D. Manuel Antonio Saravia; al Norte, el Camino del Balde y los desiertos que hay hasta el Rio del Valle; al Oeste las propiedades de Pitos y Guanaco-Pozo, y al Este los desiertos que se estienden hasta el Bermejo.

5.º — Así mismo, se le conceden otras cien leguas mas, cuadradas de terrenos de propiedad pública, situados en la parte Norte y Este de la vuelta que dá el Rio Pasaje en Chafarmuyu cuya estension principia desde un cuarto de legua de su margen izquierda, entre los linderos siguientes: al Sud, el Camino del Balde y terrenos concedidos en el artículo anterior; al Norte, las

propiedades del Rio del Valle; al Este los desiertos que ván hasta el Bermejo; y al Oeste las propiedades denominadas Pablo-Pozo, Leon-Pozo y las demas que en esa direccion fuesen antes de ahora de propiedad particular.

6.º — En retribucion de las concesiones que contienen los dos artículos 3.º y 4.º se le impone al empresario la obligacion de hacer llegar la navegacion del Salado al punto de Chafarmuyu en el plazo de doce años á contar desde la publicacion de este decreto; y sostenerla hasta dicho punto por el término de seis años, sin cuyo requisito no hará suya la propiedad de los terrenos demarcados en los dos artículos anteriores.

7.º — Comuníquese.

Sala de Sesiones en Salta, Abril 18 de 1859.

JUAN N. DE URIBURU.

*Isidoro Lopez.*

Secretario.

Salta Abril 23 de 1859.

Cumplase, comuníquese á quienes corresponde, y agréguese al Registro Oficial.

GÜEMES.

*Casiano J. Goitia.*

Es copia—

*José Manuel Outes.*

Oficial 1.º

Todos estos documentos están competentemente legalizados.

# CONTRATO

SOBRE

## EL RIO BERMEJO.

Paraná, 18 de Noviembre de 1859.

Habiendo el Ministro Secretario de Estado Interino en el Departamento del Interior Dr. D. Pedro L. Funes celebrado el siguiente contrato.

“El Dr. D. Pedro L. Funes Ministro Secretario de Estado Interino del Departamento del Interior á nombre del Gobierno de la Confederación Argentina y D. Estevan Rinas y Rubert, han ajustado el Contrato contenido en los artículos siguientes.

“1.º —La Empresa se compromete á establecer buques de vapor que hagan la navegacion del Rio Bermejo subiendo hasta Oran y bajando hasta el puerto de Corrientes transportando mercaderias de todo jénero, pasajeros y correspondencia.

“2.º —La empresa se obliga á verificar la navegacion á vapor de dicho Rio en el término de diez y ocho meses á contar desde la aprobacion de este contrato.

“3.º —El Gobierno Nacional por su parte se obliga á subvencionar á la Empresa por el término de seis años desde que haga el primer viaje, con mil pesos moneda nacional por cada viaje redondo entre el puerto de Corrientes á Oran, pero los viajes que se hagan entre aquel puerto y Esquina Grande solo

tendrán por cada uno ochocientos pesos de subvencion; esta le será satisfecha á la Empresa el dia del arribo de los vapores de regreso al Puerto de Corrientes. El Gobierno solo acuerda la subvencion á doce viajes por año, los que excedan de este número no disfrutarán de ella.

“4.º —Si la Empresa estableciera un buque de vapor entre los puertos del Rosario y Corrientes para ligar las operaciones mercantiles con el Bermejo, el Gobierno se compromete á subvencionarlo con cuatrocientos pesos moneda nacional por cada viaje redondo entre dichos puertos, por el tiempo y número de viajes expresados en el artículo anterior. El importe de esta subvencion le será abonada á la Empresa por la Aduana del Rosario el dia que el vapor arribe á ese puerto de regreso al de Corrientes.

“5.º —Los vapores de la Empresa dedicados á este tráfico y los buques remolcados por ellos serán libres de derecho de anclaje y de puerto en todos los de la Confederación por el término de seis años.

“6.º —Las mercaderias importadas en dichos vapores, en los buques remolcados por ellos para el consumo de las Provincias de la Confederación y las que se esportasen en ellos, solo pagarán la mitad de los derechos establecidos en las demas Aduanas Nacionales conforme á la ley de 29 de Agosto de 1855 ó á las que se dictaren en lo sucesivo por el Congreso.

“7.º —Serán así mismo libres de todo derecho de tránsito las mercaderias importadas por la República de Bolivia y las que de ella se esportaren por la via del rio Bermejo conforme á las disposiciones á que se refiere el artículo anterior.

“8.º —Serán libres de todo derecho fiscal el carbon, las máquinas, las provisiones de boca y los demas útiles que la Empresa introduzca para el servicio esclusivo é indispensable de sus buques, como tambien las máquinas é instrumentos de labranza para los establecimientos.

“9.º —El Gobierno Nacional concede á la Empresa veinte leguas cuadradas de tierras valdías de propiedad pública sobre los márgenes del Bermejo á eleccion de la empresa distribuidas en cuatro ó mas lotes distantes entre sí proporcionalmente en

cuanto sea posible para el establecimiento de colonias agrícolas, astilleros de construcción, máquinas de cortar maderas, molinos, &c.

"10.—La Empresa quedará en completa posesión de las tierras que se le conceden por el artículo anterior desde que hubiese poblado una tercera parte de ellas con una familia ó grupo de cinco personas por cada veinticinco cuadradas y no perderá su derecho á ninguna concesión sino en el caso de que abandonase la empresa.

"11.—La Empresa conducirá gratis la correspondencia del Gobierno y las balijas que le sean entregadas por los administradores Nacionales de Correos.

"12.—Se compromete así mismo á conducir y asistir gratis en sus buques las personas que vengan de cuenta del Gobierno Nacional siempre que estas no pasen de dos personas de Cámara y una de Proa en cada viaje, las que serán recibidas a bordo presentando la orden del Ministro del Interior ó de la oficina que se autorice competentemente para este objeto.

"13.—Los buques de la empresa no podrán cargar ni descargar sino en los puertos habilitados por el Gobierno. Tampoco podrán ponerse en viaje con carga sin que sean selladas y cerradas las escotillas, ni hacer la descarga mientras no sean levantados los sellos por el funcionario fiscal respectivo.

"14.—La empresa se compromete á allanar los estorbos que se encuentren en el curso del Río Bermejo y á establecer muelles en el puerto de Oran y en los que designase el Gobierno sobre su costa, pudiendo gozar en compensación de los derechos que debe pagar el comercio por la carga de sus efectos; quedando entendido que el derecho de construir muelles no es exclusivo ni obligatorio el cargar ó descargar por ellos.

"15.—La empresa tendrá el derecho de usar en sus buques la bandera de la Nación que á ella le conviniese, así como el de hacer partícipe á uno ó mas individuos de los derechos que por este contrato se le acuerdan.

"16.—El Gobierno se reserva el derecho de reglamentar oportunamente los puntos contenidos en este contrato, que merezcan tal reglamentación.

"17.—Aprobado que sea por el Gobierno Nacional el presente contrato, la Empresa someterá á su examen y aprobación los estatutos que deben regirla.—PEDRO L. FUNES.—*Estevan Rams y Rubert.*"

EL VICE-PRESIDENTE DE LA CONFEDERACION ARGENTINA EN EJERCICIO DEL PODER EJECUTIVO, ACUERDA Y DECRETA:

Art. 1.º — Apruébase en todas sus partes el presente contrato.

2.º — Comuníquese á quienes corresponde.

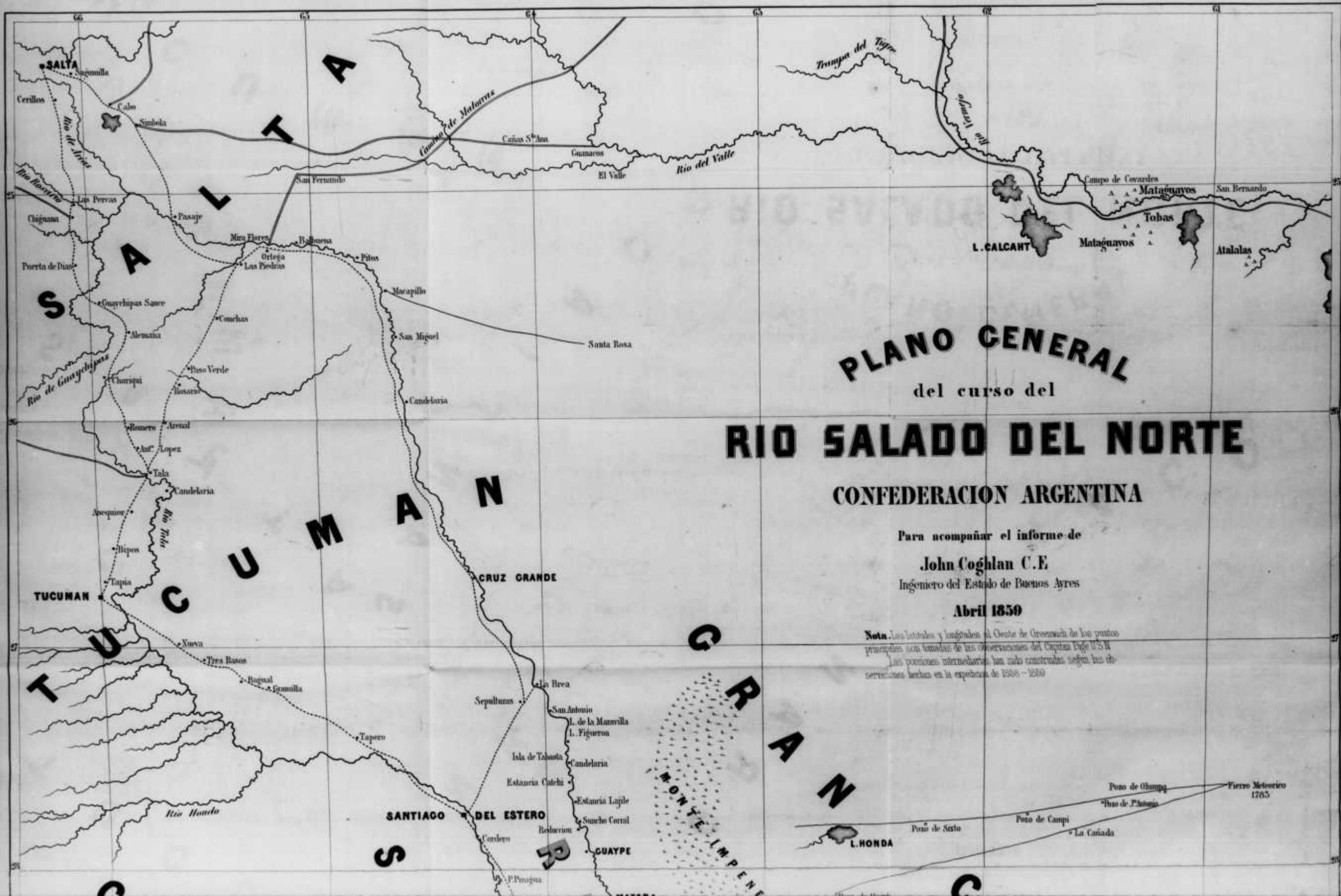
CARRIL.

PEDRO L. FUNES.

Está conforme—

*Teófilo P. Benitez.*

(Oficial Mayor.)



**PLANO GENERAL**  
del curso del  
**RIO SALADO DEL NORTE**  
**CONFEDERACION ARGENTINA**

Para acompañar el informe de  
**John Coghlan C.E.**  
Ingeniero del Estado de Buenos Ayres  
**Abril 1859**

*Nota.* Las latitudes y longitudes al Oeste de Greenwich de los puntos principales son tomadas de las observaciones del Capitan Dige U.S.N. Las posiciones intermedias han sido construidas según las observaciones hechas en la expedición de 1856-1859.



