

LAZARO B. GRATAROLA

Dr. HUGO L. LOPEZ
Jefe de División
Zoología Vertebrados
Museo de La Plata

RESEÑA
DE LA
HISTORIA DE UN RIO



MINISTERIO DE EDUCACIÓN DE LA NACIÓN
UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL
INSTITUTO SOCIAL

PUBLICACIÓN DE "EXTENSIÓN UNIVERSITARIA" N° 62

SANTA FE — 1949

El presente trabajo fué leído en forma de conferencia en Sesión Pública de la Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe, el 26 de Abril de 1949, y constituye la síntesis de un libro en preparación.

El Río Salado, por su ubicación geográfica, extendido en el centro del territorio de la República como un mensaje de los Andes al litoral exuberante de aguas y vegetación, tuvo importancia en las distintas épocas históricas en esta parte de América. Con su nacimiento en las sierras salteñas y su desembocadura en el Paraná traza un límite entre la zona montañosa y la llana subtropical, entre la influenciada directamente por la enorme cordillera y la de los grandes ríos y la selva cargada de vida, de riquezas y de misterios, entre la región de las rípidas y empinadas laderas donde una cultura desaparecida ha dejado las tristes huellas de un lejano pasado y la que engalanada con su propia lozanía se asoma al mar en la ansiosa espera de los hombres venidos de todos los horizontes, entre la que celosa y grave, custodia el acervo espiritual de una raza vencida y la que extiende sus caminos a la marcha milenaria de Oriente a Occidente. Fué línea divisoria de distintas formas de vida resultante de distintos ambientes físicos.

En la época anterior a la conquista española en el Noroeste estaban los pueblos de la montaña, sedentarios en su mayor parte, que habían recibido la influencia cultural del imperio incásico y entre ellos los diaguitas entre los cuales los calchaquíes tuvieron una destacada actuación por su valerosa resistencia a la conquista y en el Noreste, en el Chaco, vivían los pueblos que se sustentaban de la caza, de la pesca y de los frutos que la selva les prodigaba sin exigirles mas esfuerzo que recogerlos oportunamente. En el linde de las dos zonas había pueblos de cultura intermedia, con una agricultura rudimentaria y que según las circunstancias realizaban una u otra forma de vida. Como la paz no constituía el estado normal con frecuencia la guerra obligaba a los vencidos

a buscar la salvación cruzando el Salado definitiva o transitoriamente.

Lo más común era que los pueblos derrotados en el Noroeste evitaran su exterminio refugiándose en la selva chaqueña y así afirma Adan Quiroga,⁽¹⁾ en contra de la opinión del P. Lozano, que los calchaquíes de las costas del Paraná, en la Provincia de Santa Fe, que en 1632 destruyeron a Concepción del Bermejo eran descendientes de tribus de Catamarca que vadeando el Salado y siguiendo su orilla izquierda se establecieron en el litoral huyendo de los conquistadores blancos como los capayanes habían emigrado al Chaco ante el temor que les produjera la aparición de Almagro en camino a Chile; pero también hubo desplazamientos en sentido contrario y así dice Ricardo Jaimes Freyre: "Los lules eran unas hordas del Chaco que franquearon el Salado en una época ignorada; avanzaron a través de la llanura que se extiende entre este río y las sierras del Aconquija, y dispersando y aniquilando a las tribus que encontraban a su paso, llegaron por el occidente hasta el límite de las invasiones diaguitas. El pueblo vencido, que la historia conoce con el nombre de jurries o tonocotés, huía en todas direcciones y se aglomeraba hacia el río Dulce por el sur y el río de las Piedras por el Norte" ⁽²⁾.

Indiscutiblemente que en cada zona tuvo características propias la conquista española, la conquista de los hombres blancos que usaban armas de fuego, se protegían con rutilantes vestiduras y acrecentaban con el caballo la rapidez del desplazamiento, la multiplicación del ataque. Algunos de los pueblos montañoses hicieron prodigios de valor, de heroísmo

(1) ADAN QUIROGA, *Calchaquí*. "La Cultura Argentina", 1923, pág. 188.

(2) RICARDO JAIMES FREYRE, *Historia del Descubrimiento de Tucumán*. Imprenta de Coni Hnos., 1916. Pág. 60.

en su resistencia al invasor que pretendía sojuzgarlos en nombre de un poderoso rey lejano e imponerles acatamiento a una religión incomprensible. Don Juan de Calchaquí fué un personaje de epopeya; con inteligencia y decisión supo sostener una lucha recia en defensa del suelo que disfrutaron sus antepasados, y las tribus que poblaban valles y montañas del Tucumán recibían con entusiasmo la flecha que simbolizaba la alianza que los concitaba a unir esfuerzos, a ofrendar sacrificios y a correr todos los riesgos para impedir la pérdida de la libertad en una dura e injustificada esclavitud. Las quebradas de Catamarca pobláronse de aprestos guerreros, alaridos de pelea se dispersaron en el eco que repitiéndose, en enconada porfía, conmovieron hasta a las tribus más distantes que, olvidando rivalidades lugareñas, uniéronse contra el enemigo común. En ríspidos collados y sierras empinadas aparecieron, las caras hocas, los ojos centellantes y los pechos bronceados ofrecidos como escudos a la fiera indignación, los guerreros de la tierra oteando las inmediaciones en busca del invasor. Todos los diaguitas y en general todo el Noroeste, con pocas excepciones, defendieron palmo a palmo su suelo. Solo hubo algún apaciguamiento cuando alguno de los conquistadores hispanos, como Juan Pérez de Zurita, actuaron con mas espíritu humano o cuando el aborigen comprendió, como en el caso de la expedición de Diego de Rojas, que solo se trataba del paso del hombre blanco sin pretensión de ocupación definitiva. Pero si heroica fué la resistencia del indígena no fué menos valiente la embestida del hispano. Los conquistadores tenían a su favor el fuerte acicate de la religión que aumentaba la capacidad de sacrificio, y la superioridad de las armas que garantían el triunfo final y en cambio los naturales sentían disminuidas sus energías por la desalentadora experiencia de la caída del gran imperio incásico. La lucha fué exterminadora para el indígena en la guerra y en la paz. Los pueblos vencidos eran encomendados, sometidos

dos a un sistema de vida agotador. La guerra, poco a poco, fué reduciéndose en lo más agreste de la montaña, en los fuertes construídos como nidos de cóndores de acuerdo a conocimientos dignos de toda admiración. El hombre de la montaña fué abatido. Su noble rebeldía dejó de conmover valles y quebradas. Deambuló su tristeza con la nostalgia del tiempo pasado que se hundiera en la leyenda y trasuntada en la música melancólica de la tierra. Al otro lado del Salado, en el Chaco, la lucha fué distinta. El conquistador solo pudo dominar una parte sumamente pequeña de su gran extensión. El indio, en los momentos difíciles, contó con el amparo de la selva, como los germanos frente a los periódicos ataques de las legiones romanas. Y la selva modeló su espíritu. Nómade o seminómade los peligros del bosque subtropical lo hicieron agresivo. Nunca hizo la guerra en regla; realizó, cuando la necesidad lo acució, malones, avances sorprendivos y rápidos y volvió, con el producto del pillaje, a sus tolderías, a la protección de la exuberante vegetación chaqueña. Pasaron los siglos y los inmigrantes que llegaron al país después de 1853 tuvieron que arrebatárles la tierra que transformarían en parcelas de labor y empujarlos mas hacia el Norte a medida que se fundaban nuevas colonias agrícolas que gestarían una nueva época económica para la República.

Los primeros conquistadores españoles, tanto los que entraron por el río de Solís como los que penetraron por el Noroeste, conocieron y dieron trascendencia al Río Salado. Carlos V firmó el 4 de marzo de 1525 las capitulaciones para Sebastián Caboto para que al mando de tres y hasta seis naves con título de Capitán General hiciera un viaje a las islas de Tarsis y Ofir y otras islas o tierras siguiendo el camino de Magallanes para llegar a las Molucas en busca de oro, plata, piedras preciosas, perlas, drogas, especierias, sedas, brocados u otras cosas de valor. Caboto salió de San Lucar el 3 de abril de 1526 con cuatro naves y doscientos hom-

bres. En las costas del Brasil encontró algunos hombres que habían formado parte de las expediciones de García Jofré de Loaysa y Juan Díaz de Solís los cuales le dieron noticias de la Sierra de la Plata, confirmadas por portugueses que habitaban la costa. Estas noticias tentaron tanto al navegante veneciano que le hicieron olvidar las capitulaciones. No sería solamente el valor intrínseco de los metales lo que le apartaba de sus obligaciones sino posiblemente el acicate de lo novelesco en espíritu de aventura, siempre en procura de lo inverosímil. Sin embargo hubo algunos entre los componentes de la expedición, como Francisco de Rojas, Martín Méndez y Miguel de Rodas, que pretendieron que se continuara el viaje en busca de las Molucas pasando por el estrecho de Magallanes pero que Caboto los abandonó en la isla de Santa Catalina. La expedición penetró por el Mar Dulce y a la entrada del Río Uruguay fué informado por Francisco del Puerto, que había pertenecido a la expedición de Solís, que existía una montaña donde abundaban el oro y la plata y donde los indígenas tenían abundancia de estos metales y así dice Luis Ramírez...: "vino luego, a hablar al Señor Capitan jeneral y entre otras muchas cosas que le preguntó de la manera de la tierra, y la calidad della dio muy buena Relación y tambien de la gran Riqueza que en ella abia diziendole los Rios que habia de seguir, asta dar con la jeneración que tienen este metal" (3).

Así inicia Caboto la exploración del Paraná y algunos de sus afluentes siguiendo una ilusión, ilusión acrecentada ante la maravillosa policromía del litoral. Además del Paraná navega por el Paraguay y por el Bermejo y después de algunas andanzas, conjuntamente con su competidor don Diego García, se vuelve a España, seguramente con la esperanza

(3) EDUARDO MADERO, *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Tomo Primero. Apéndices. Imprenta de "La Nación, 1922. Pág. 397.

de volver a continuar la búsqueda del camino a la Sierra de la Plata. El navegante veneciano no conoció o confundió al Salado con uno de los riachos que forma el mismo Paraná, de lo contrario le hubiese otorgado importancia teniendo en cuenta la que le dió al Carcarañá como medio para llegar a la tierra de los anhelados metales. Los informes llevados a España por Sebastián Caboto y Diego García, magnificados por la fantasía popular, la arribada de los buques capitaneados por Fernando Pizarro cargados del oro y la plata con que el conquistador del Perú acreditaba la importancia de su acción y las noticias de la dominación del imperio azteca por Hernán Cortes gestaron un intenso entusiasmo por las lejanas tierras de Occidente, tierras de promisión y de misterios propicias a la expansión del espíritu de aventura y de avaricia. Así ha dicho Paul Groussac: "A la antigua leyenda de riquezas, que se había condensado en el nuevo nombre refulgente, impuesto al río de Solís, agregábase ahora el rumor (bien fundado esta vez) de los montones de oro y plata recogidos con el solo rescate del soberano incaico, cuyas muestras patentes se desplegaran ante la vista de la corte maravillada. Es sabido, en efecto, que Fernando Pizarro — hermano, algo mejor nacido y educado, del conquistador — había sido despachado por éste a España, portador del quinto real, con mas de medio millón en pesos de oro, fuera de innumerables muestras del arte indígena en maciza orfebrería. El deslumbramiento del emperador y palaciegos se trasmitió al pueblo entero; y no bien expedidos los citados asientos en favor de Almagro y Mendoza, acudieron en multitud los aventureros, hidalgos y plebeyos, deseosos de alistarse, ya en la expedición que Fernando Pizarro conducía directamente al Perú, ya en la de Mendoza que, por el dichoso río, parecía enderezarse también a los veneros del Rey Blanco". (4).

(4) PAUL GROUSAC, *Mendoza y Garay. Las dos fundaciones de Buenos Aires*. Editor: Jesús Menéndez, 1916. Pág. 58.

Pudo, bajo los auspicios del entusiasmo febril del pueblo, partir de San Lucar el 24 de agosto de 1535 la más recia expedición que surcara el Océano, puestas las proas hacia los ponientes enrojecidos como presagio de la sangre que se derramaría en el choque de dos razas, en la fusión de dos culturas, en la angustia de los vencidos agarrotados en el asombro de su irremediable derrota, en la supersticiosa convicción de que se cumplirían trágicos vaticinios de destrucción y de exterminio. La expedición de Don Pedro de Mendoza siguió el camino señalado por Caboto en procura de la Sierra de la Plata que atraía, quizás, mas por el marco de misterio y de leyenda y los sacrificios que exigiría su conquista en el acecho del indígena, la selva poblada de peligros y las pasiones y rivalidades, encubiertas, de los mismos capitanes que la riqueza que produciría la posesión del oro y la plata tan mentados en los corrillos de los bravos soldados en los crepúsculos emotivos en tanto se comentaban, con inquietud, los informes sobre la enfermedad del Adelantado. Las noticias que trajera Don Juan de Ayolas de sus exploraciones del Paraná decidieron a Don Pedro de Mendoza a navegar el gran río, en un supremo esfuerzo, venciendo la voluntad, el espíritu a la carne doliente, acicateado por el espejismo de tener cercana la Sierra de la Plata, cuya ilusión atormentara sus febriles noches de insomnio. Llamó Nuestra Señora de Buenas Esperanzas al fuerte de donde se iniciaría decididamente la búsqueda de los metales preciosos. No pudo ser mejor el nombre para sintetizar el sentir de aquellos hombres que los peligros, ambiciones dolorosamente frustradas, maravillas soñadas o vividas, la muerte atisbando en cada recodo, la flecha zumbadora surgiendo arteramente de la selva, ruidos en la noche que podían ser el indio o las fieras en acecho, habían borrado los límites de lo real y lo quimérico, de la vida y de la muerte. Juan de Ayolas fué el designado para mandar la expedición que el 14 de octubre de 1536

saldría hacia el norte con su carga de pasiones, desconfianzas mutuas, intrigas prontas a corroer la disciplina, arrebatos apenas contenidos y sensualismos que no consiguieron obliterar completamente los altos ideales religiosos. Se ofrecieron a los afanes de los expedicionarios los afluentes del Paraná, y las aguas del Paraguay, del Pilcomayo y del Bermejo fueron surcadas por los heroicos soldados hispanos. El río Salado no podía ser olvidado en la recia porfía de hallar la Sierra de la Plata y el fantástico reino de las amazonas. El 20 de febrero de 1567 el Gobernador del Perú, Licenciado López García de Castro, designa gobernador del Río de la Plata a don Juan Ortiz de Zárate con cargo de ir a España a recabar la correspondiente ratificación real. Así lo hizo éste nombrando a Felipe de Cáceres su teniente-gobernador. Cáceres designó alguacil mayor a don Juan de Garay y en 1570 hace un viaje al Río de la Plata, desde Asunción, para recibir a Ortiz de Zárate y no habiendo aun llegado éste regresa, explorando las costas del Plata y del Paraná y la desembocadura del Carcarañá y del Salado. Después del fracaso del complot que debía estallar en Asunción el 5 de marzo de 1571 contra el teniente-gobernador realiza éste, acompañado por don Juan de Garay, un nuevo viaje por el Paraná, al Sud, viaje que es de exploración y también con el fin de esperar a Ortiz de Zárate. Una parte de la expedición, al mando de Garay, trata de conocer las inmediaciones del Paraná en tanto Cáceres llega a San Gabriel enviando un bergantín a la isla Flores sin obtener noticias del Gobernador. Garay explora el país de los quiloazas y juntamente con Cáceres trata de navegar el Salado y así dice, al respecto, el P. Pedro Lozano: "Llegando al río Salado, se paró en su boca, y en algunas canoas, que fió de sus más confidentes, despachó al provisor Segovia con orden de que por aquel camino, nunca hasta entonces hollado por los españoles, le introdujesen a la provincia de Tucumán, y le dejasen en la ciudad de Santiago del

RESEÑA DE LA HISTORIA DE UN RÍO

Estero; pero a pocas jornadas hallaron el vado cerrado de gruesos troncos de árboles, que le hacían impenetrable, y en partes de bancos de arena, por donde no era posible navegar, por cuya razón retrocedieron el preso hasta la armada, que pasados cuatro meses, entró en la Asunción, donde le puso en libertad, debajo de fianzas" (5). Por su parte Ruy Diaz de Guzman, afirma: "Caminando con su armada, llegó a los anegadizos de los mepenes, en seguida al riachuelo de los qui-lozas, y después a la boca del río Salado, donde tuvo comunicación con los naturales de aquella tierra, y desde allí pasó al fuerte de Caboto; entrando por el río Baradero, salió al de las Palmas, y después fué a la isla de Martín García, donde salieron a pedir paz algunos indios guaraníes de aquellas islas" (6). Es decir, que llegaron a las bocas del Salado en el viaje de ida al Río de la Plata y más adelante, dice el mismo autor: "Resolviose despachar al provisor por el río Salado arriba hasta el Tucumán, y aunque para el efecto navegaron por él algunos días, no pudieron pasar adelante por estar muy cerrado de árboles y bancos de arena; así retrocedieron a la armada, que pasados cuatro meses, llegó a la ciudad de la Asunción, cuya república halló en peor estado, porque el obispo había llevado a su bando muchas personas principales, que trataban de prender o matar al general" (7). Las andanzas de Felipe de Cáceres por las costas del Paraná, el conocimiento de la exuberante vegetación del litoral debieron influir en forma decisiva para que se abandonara, un tanto, la ruta del Perú y se pensara vivir de la tierra, en olvido de la fantasía de la plata y del oro y de la mitológica belleza de las Amazonas.

(5) P. PEDRO LOZANO, *Historia de la Conquista del Paraguay, Río de la Plata y Tucumán*, tomo III, pág. 107.

(6) RUY DÍAZ DE GUZMAN, *La Argentina*. Espasa-Calpe-Argentina, pág. 215.

(7) RUY DÍAZ DE GUZMAN, *op. cit.*, pág. 216.

Así como desde el Paraná y constituyendo centro avanzado Asunción, se bregó incansablemente por encontrar el camino a la Sierra de la Plata que al fin conduciría al Perú, los hombres mas destacados del Perú, con la visión clara del porvenir, anhelaron encontrar el camino al Rio de la Plata, que uniera los dos mares, el del Sur con el del Norte. El Licenciado don Juan Matienzo, afirmaba: "Parece que no es de menor calidad tractar de descubrir un puerto, por aquellas partes, a la mar del norte para venir a España sin passar dos mares y tan peligrosos y enfermos como es notorio, el remedio de lo qual esta aora En la mano si se descubre el puerto por el Rio del Paraguay que se llama de la Plata que esta bien cerca de aquella tierra".⁸ Se estimaba que la comunicación del Perú y más aun lo que seria el Alto Perú con España era más corta y más barata por el Rio de la Plata que por Panamá é igual interés tendría el Tucumán. El impulso inicial lo dió el Licenciado Cristóbal Vaca de Castro, gobernador del Perú, al autorizar a Diego de Rojas, Felipe Gutierrez y Nicolás de Heredia a realizar la conquista por el Sud. Al mismo tiempo que cumplia un importante plan de gobierno evitaba que en las ciudades se aglomerara soldadesca desocupada siempre dispuesta a cualquier revuelta. Según Roberto Levillier, además de los fines dichos, la expedición tenía el de buscar la tierra ó ciudad de los Césares ó Trapalanda, otra fantasía en el ambiente fantasmagórico en que actuaban los conquistadores. La primera parte de la expedición salió del Cuzco a mediados de 1543 dirigida por Diego de Rojas. La expedición, en su totalidad, llegó a sumar doscientas cincuenta personas entre ellas tres mujeres: Catalina de Enciso, Leonor de Guzman y Maria Lopez. Fué en Chi-

(*) Licenciado Don JUAN MATIENZO, *Gobierno del Perú*. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Buenos Aires, 1910, pág. 181.

coana donde los expedicionarios tuvieron noticias que en el Este actuaban hombres blancos y hacia allá se dirigieron. Diego de Rojas murió como consecuencia de la herida de una flecha envenenada, en tierra de los juries. Antes de morir designó como sucesor al joven Francisco de Mendoza, faltando así al convenio que tenía concertado con Felipe Gutierrez y Nicolás de Heredia y postergando al primero. Marcharon por el país de los comechingones donde fundan un real que luego se llamó Malaventura y dejando Mendoza, algunos soldados al mando de Heredia continuó su marcha al Este entrando a la actual Provincia de Santa Fé, más ó menos, a la altura de Cruz Alta pudiendo, por fin, maravillarse ante las lujosas costas del Paraná. Habiendo encontrado una carta de Domingo Martinez de Irala resolvió dirigirse a la Asunción, costean-do el gran Rio. Pocos dias marcharon hacia el Norte en tierras bajas y pantanosas, cruzaron las bocas del Salado hasta que los soldados agobiados por el penoso andar por estas tierras exigieron volver. Llegados que hubieron a Malaventura se discutió sobre el camino a seguir; algunos querian dirigirse a Asunción, otros a Chile, muchos al Sud en busca de la ciudad de los Césares y los más volver al Perú. Hubo una violenta disputa entre Heredia y Mendoza. Francisco Mendoza era un usurpador que sin ningún derecho y con toda injusticia habia desplazado a Felipe Gutierrez y a Nicolás de Heredia y debía, logicamente, recelar de éste último por eso trató siempre de no pernoctar en el mismo campamento hasta que el complot, tanto tiempo temido, estalló y Mendoza fué apuñalado. Los expedicionarios designan jefe a Heredia y emprenden la vuelta al Perú. Durante la marcha, en momentos en que el hambre era mucha y las esperanzas pocas, dieron con el rio Salado en cuyas orillas encontraron maíz y en sus aguas abundantes peces. Siguieron por su vera durante largas jornadas contando con el alimento fresco que les prodigaba y separándose del Rio, amigo y generoso, en lo que es

hoy la Provincia de Salta para tomar directamente al Norte, en busca del Cuzco.

La conquista del interior del país por los españoles y la fundación de ciudades en el Noroeste, Centro y Oeste, no se realizó arbitrariamente, no fue obra caprichosa ó circunstancial de los conquistadores impresionados por accidentes naturales secundarios o como consecuencia del afán consagratorio de una etapa en el avance hacia lo desconocido o del lugar donde se halló agua y alimento en un día en que el hambre, la sed y los peligros de la selva virgen ó la montaña hirsuta habían agotado energías, marchitado esperanzas y secado las mejores ilusiones. Los conquistadores actuaron en cumplimiento de planes meditados para la realización de fines claros aunque en ocasiones el espíritu de aventura y la naturaleza prodigiosa gestó leyendas de riquezas inauditas, de ciudades inverosímiles o se aceptó, sin discriminación, la existencia de pueblos justificativos de lejanas mitologías.

Dos planes de gobiernò había en el Perú con respecto a lo que convenía hacer en nuestro territorio, dos ideologías, como dice Levillier, la del Virrey Francisco de Toledo que sostenía que lo primero era asegurar la comunicación permanente y tranquila del Perú con el Tucumán para lo cual era imprescindible fundar pueblos a trechos prudenciales que sirvieran para frustrar los ataques de las belicosas tribus indígenas y el Oidor de la Audiencia de Charcas, Licenciado Matienzo, así como Francisco de Aguirre propiciaban, como lo más importante, la continuación de la conquista hacia el Sud hasta dar con el Atlántico para obtener una ruta más corta con España. El Licenciado, en su obra sobre el Gobierno del Perú, analiza, con amplitud de detalles, determinando distancias y tiempos, las ventajas para el Perú y el Tucumán de la ruta del Atlántico sobre la de Panamá para la comunicación con la Metrópoli.

En la conquista de una gran extensión de nuestro país el

RESEÑA DE LA HISTORIA DE UN RÍO

rio Salado ocupó un lugar importante. Se lo tuvo especialmente en cuenta al fundar pueblos con sus aguas ricas en peces, que constituían alimento de fácil adquisición; con sus orillas selváticas donde abundaba la leña y donde asomaban, curiosos é inquietos, animales de sabrosa carne que el indio sabía cazar; no era difícil hacer que por pequeños canales prodigara su frescura en los sembradíos en épocas de persistente sequía y era a la vez económico medio de comunicación así como muralla para evitar sorpresivos ataques.

Diego Pacheco fundó, sobre las costas del Salado, Nuestra Señora de Talavera de Esteco, el 15 de agosto de 1567 y bajo el gobierno del capitán Juan Gregorio Bazán las aguas del Salado hicieron posible el cultivo del maíz, la vid, el trigo, la cebada y el algodón a pesar de los ataques frecuentes de lules y tonocotés. Juan Ramirez de Velasco funda el 2 de febrero de 1592 Villa de Nueva Madrid o Madrid de las Juntas en la confluencia del río de las Piedras con el Salado y de las dos fundaciones surge, fundada por Alonso de Ribera, Talavera de Madrid, junto al río Salado y a una legua al Este del de las Piedras.

Durante la lucha heroica por la independencia el río Salado fué testigo de como un pueblo multiplicó entusiasmos, renovó bríos ante todos los imposibles y ofrendó energías, esperanzas y preciosas vidas en el camino escabroso, largo y empinado hacia la libertad. El General Belgrano, su cabeza atormentada por futuros que vislumbraba en su profundo amor a su tierra, el 13 de febrero de 1813, en las márgenes del Río Pasaje hacía jurar a su ejército obediencia a la Asamblea General Constituyente y enarbolaba, por tercera vez, la bandera que un año antes habían acariciado las suaves brisas del Paraná. La Asamblea, tácitamente, aprobó aquel juramento y la bandera tendría, pocos días después, su mejor asta en el triunfo del 20 de febrero en el campo de los Castañares, bandera azul y blanca de tres franjas longitudinales que sería

consagrada como enseña nacional por decreto del Congreso de Tucumán del 25 de julio de 1816. En un viejo árbol de la margen Norte del Río gravó el General el nuevo nombre: Río Juramento.

El montonero de nuestras luchas civiles, que levantó su lanza rústica como pendón de guerra en defensa de su libertad, que creía amenazada, buscó en el Salado, sintiéndolo amigo, inspiraciones para sus recias rebeldías y fué línea de separación en el armisticio de San Lorenzo del 12 de abril de 1819, una de las primeras tentativas de concordar en un mismo fin las dos fuerzas, los dos momentos de nuestra estratificación política. Fué, también, el Salado límite Sud del Gran Chaco, austral hasta el Bermejo, boreal al Norte de este río.

El 13 de julio de 1855 el Capitán de la Armada de Estados Unidos, don Tomás J. Page, con el vapor "Yerba" de 12 caballos de fuerza acompañado con algunos oficiales de la marina de la misma nación inicia la navegación del río Salado desde Santa Fe. Ya hacía dos años que con el vapor Water Witch (Bruja de agua) se realizaban exploraciones por el Paraná y sus afluentes. Consiguió navegar 350 millas del río, más de 96 millas en línea recta de Santa Fe, no pudiendo pasar del Monte Aguará por la bajante del río. La parte superior del Río desde Mira Flores hasta Sepulturas fué confiada por el Comandante Page a su segundo, Teniente Guillermo H. Murdaugh. En un informe el Capitán Page ha sostenido que el río Salado es navegable en una extensión aproximada a las 800 millas y que atraviesa una rica y extensa zona apta para la agricultura y la ganadería que pone en comunicación con el Atlántico y que los productos que se podrían obtener, en aquel entonces, eran llevados a Rosario con carretas de bueyes empleando diez meses para ir y volver y que con embarcaciones podrían llevarse al mismo punto en quince días y volver cargadas en veinte y cinco. Esta

navegación era sobre todo posible durante cuatro o cinco meses del año. Los resultados de la exploración del comandante norteamericano fueron optimistas incitando a encarar seriamente y con muchas esperanzas, la navegación del río Salado y la colonización de los terrenos adyacentes, entonces desiertos, donde entre espinillos, algarrobos, chañares, molles, lapachos y quebrachos paseaba su salvaje señorío el indígena.

En Paraná con fecha 14 de enero de 1856 el Gobierno Nacional representado por el Ministro del Interior Don Santiago Derqui y la casa Smith Hnos. y Cía. celebran un contrato por el cual el primero concede a la segunda la exclusividad por 15 años del tráfico comercial y de pasajeros con buques de vapor por los ríos Salado y Dulce. Este privilegio no impediría la navegación con buques a vela, angadas y piraguas de otras empresas o personas. El Gobierno proporcionaría a los concesionarios, sobre el río Paraná, en Rosario y Santa Fe, una fracción de terreno, en la primera ciudad de 200 varas por costado y en la segunda de 100 varas destinadas a la construcción de muelles y almacenes de depósito "todo lo cual quedará de propiedad de los empresarios, vencido el término del privilegio". El art. 9 decía: "Proporcionará también el Gobierno, cuarenta cuerdas cuadradas de terreno en propiedad a cada individuo o familia que la empresa colocase en las costas del río Salado, al objeto de cortar madera y con la calidad de establecerse o poblarse allí; y si los parajes que se designaren al objeto, estuviesen expuestos al peligro de invasiones de indios, el Gobierno dispondrá lo conveniente para que se preste a los pobladores la protección de la fuerza pública en caso necesario".

Por un artículo adicional se establecía que estas tierras en su totalidad no podían exceder de 13 leguas cuadradas y que si a los 15 años no habían sido pobladas y cultivadas serían de propiedad del Estado. Por el art. 18 los empresarios tenían la obligación de hacer un viaje exploratorio por

el Salado a más tardar en el mes de marzo de 1856 y despejar de todo obstáculo que dificultara la navegación hasta la confluencia con el río de las Piedras y si hubiese algún impedimento debía comunicarlo al Gobierno para que prorrogase el plazo. Los empresarios debían estar listos para emprender el tráfico por el río Salado a más tardar en el mes de octubre del mismo año. Durante el año 1857 debía la empresa hacer un viaje exploratorio por el río Dulce y empezar su tráfico por este río con buques a vapor dentro de los cinco años de la fecha del contrato. La casa Smith Hnos. y Cía., se comprometía, una vez organizada una sociedad anónima, emitir acciones hasta la cuarta parte del capital. Otros artículos fijaban las tarifas, exenciones de impuestos etc. Este contrato no produjo las consecuencias esperadas pero surge de él la intensa preocupación del Gobierno de la Confederación por resolver dos problemas fundamentales para el progreso del país: 1º) facilitar la comunicación del litoral con el interior y 2º) estimular en todas las formas posibles la colonización.

El Gobierno Nacional representado por el mismo Ministro del Interior, Dr. Santiago Derqui, celebró un contrato en dos de junio de mil ochocientos cincuenta y seis con la casa de Esteban Rams y Compañía. Las cláusulas son bastante parecidas al que celebrara con Smith Hnos. y Cía. Se otorgaba un privilegio por 15 años para el tráfico por los ríos Salado y Dulce. El Gobierno concedía a la empresa veinte leguas cuadradas de terreno adyacentes al Salado para colocar familias con el fin de cortar maderas o cualquier otro fin útil. La empresa no podría suspender el tráfico mientras contase, en los expresados ríos, por lo menos con una profundidad de tres pies y medio. Debía iniciar, por lo menos, en agosto de 1856 la limpieza de obstáculos para la navegación del río Salado hasta la confluencia con el río de las Piedras "o hasta donde fuese posible navegarlo", y debía estar lista para comenzar el tráfico por el Salado a más tardar en

Octubre de 1857. Con respecto al río Dulce debíase hacer un viaje exploratorio durante el año 1858 e iniciar su tráfico a los cinco años de la fecha del contrato.

Con fecha 18 de junio de 1856 el Poder Legislativo sanciona una ley por la cual aprueba el dicho contrato, ley que promulga el Presidente Urquiza seis días después.

Fué don Estevan Rams y Rubert el que poniendo al servicio de la empresa toda su fortuna y sus mejores entusiasmos dió trascendencia nacional a la proyectada navegación del Salado. Español de origen, había nacido en Blanes, Provincia de Gerona, el 25 de Diciembre de 1805, llegó en plena adolescencia a nuestro país, trayendo de su patria una esmerada educación que se trasuntaría en su intensa y variada actividad puesta, sin regateos ni dubitaciones, al servicio del progreso de la República. Heredó de sus padres, don Ventura Rams y doña Teresa Rubert, una importante casa de comercio que con el impulso que su inteligente dinamismo le imprimiera llegó a tener establecimientos en Buenos Aires, Rosario, Paraná, Corrientes, Asunción y Montevideo. Fué apoderado de la Provincia de Santa Fe en Buenos Aires y aprovechó estas funciones para estimular y recomendar toda iniciativa que estimara beneficiosa para el progreso de esta Provincia.

Inmediatamente de suscripto el contrato de concesión de la navegación de los ríos Salado y Dulce don Estevan Rams y Rubert se dedicó a preparar los cuantiosos elementos necesarios para la realización de la difícil y grandiosa obra a cargo de la empresa. El 10 de noviembre de 1856 salía de Matará, Provincia de Santiago del Estero una embarcación exploradora a cargo del señor Lino Belbey y enviado por el señor Rams y Rubert, que debía recorrer el Salado hasta Santa Fe. Dicha embarcación salió escoltada por una división al mando del General Antonino Taboada, que por decreto de fecha 31 de julio de 1855 firmado por el Presidente Urquiza

y teniendo en cuenta los servicios que prestara a la organización nacional se le había reconocido en el carácter de Coronel Mayor de los Ejércitos de la Confederación. Según una nota que enviara el Gobernador de Santiago del Estero al de Santa Fe, de fecha 27 de Octubre de 1856, esta escolta llegaría hasta Palo Negro o Higuerillas donde estaría ya apostada la división que enviaría el Gobierno de esta Provincia; ambas llevarían, con el fin de evitar emboscadas de los indios, banderolas blancas como distintivo. El Gobierno de la Confederación por medio de los Ministerios de Guerra y del Interior remitía sendas notas al Gobernador de Santa Fe solicitándole que enviara al encuentro de los exploradores del Río Juramento una partida de cuarenta o cincuenta hombres "dotada de algunos buenos Oficiales i a cargo de un Jefe inteligente i apto". La nota del Ministro de Guerra, General José M. Galán, decía, entre otras cosas: "El Gobierno Nacional cree superfluo el recomendar a V. E. el eficaz cumplimiento de este encargo porque está persuadido de que V. E. se halla plenamente penetrado de los inmensos beneficios que la Empresa de la navegación del Juramento, encabezada por el señor Rams ha de traer a la importante Provincia de Santa Fé, i a la Confederación en jeneral". El Ministro del Interior afirmaba: "La actividad y eficacia con que el Sor. Rams ha dispuesto los elementos necesarios para iniciar y llevar a cabo esa empresa, estimula al Gobierno Nacional a prestarle toda cooperación, en cuyo propósito espero que V. E. tome la parte que le incumbe, y que se ha confiado ahora a su actividad y patriotismo".

La división de nuestra Provincia salió el 16 de noviembre del Cantón "Sauce" al mando del Teniente Coronel don Antonio Crespo y formaba parte de ella el Mayor Denis. Esta fuerza, por haberse dirigido en línea recta a Palo Negro en lugar de ir por la orilla del río, según informó el Gobernador de Santa Fe al de Santiago del Estero en nota del 29

de noviembre de 1856, no encontró a la que comandaba el General Taboada razón por la cual éste continuó hasta Santa Fe donde llegó el día 28 a las nueve de la mañana. En la referida nota firmada por Juan Pablo López y como Ministro don Juan F. Seguí se dice con respecto al resultado de la exploración: "La expedición pr. el "Juramento", ha llevado a colmo la satisfacción del Empresario D. Estevan Rams y Rubert, y de todos los qe. contemplan en la navegación de aquel Rio el punto de apoyo de una revolución comercial e industrial, de quien dependé la prosperidad inmediata de esta Provincia y de sus hermanas las del Norte, y de quien recibirán vigoroso impulso todos los elementos de riqueza qe. contiene la Confederación Argentina". "Por la parte qe. en primera línea va a tocar de ese porvenir de ventura a la benemérita Provincia de Santiago, cuyos destinos sabiamente preside V. E. me complaceo en felicitarlo de corazón, haciendo a V. E. partícipe de las gratas emociones, qe. todos los buenos santafesinos experimentan al apróximarse esa época tan anhelada de bienestar común".

Con fecha 29 de noviembre de 1856 es invitado el General Taboada por el Gobierno de la Confederación a pasar a Paraná con toda la fuerza de su mando. Por decreto del Vicepresidente, don Salvador del Carril, del 17 de diciembre de 1856 se concede una medalla de honor al jefe, oficiales y tropas de la dicha expedición, de oro para el General don Antonino Taboada y de plata para los demás que en el anverso llevaría las armas de la Confederación y al reverso la inscripción: "Rio Salado 1856".

Las noticias de la posibilidad, más aun, de la seguridad de la navegación del Salado entusiasmó a los hombres de la época y los más soñadores se emocionaron con la ilusión de poder contemplar, en un plazo más o menos breve, el Salado surcado por vapores orgullosos de sus cargas de productos de la tierra, sus proas puestas en dirección al Océano para

ir a recalar en los mismos puertos de donde partieran, en caravanas sucesivas, los artífices de tantas maravillas; el río orlado por ciudades de incansable trajín y de polícromas parcelas de sembradíos y el viento fustigando a las aguas como si pretendiera poner ritmo, renovador de energías, al agotamiento del trabajo.

La prensa de entonces se hizo eco de esperanzas e ilusiones. “El Nacional Argentino” de Paraná del 28 de noviembre de 1856 hacia público estos informes: “El Río Salado o Juramento es navegable en toda estación, desde Santa Fé hasta Sandía-Paso, a cuarenta leguas de la ciudad de Santiago del Estero. La sola dificultad que se encuentra, y esa desaparecerá con algunos trabajos, está en el Estero del Bracho, cuando el agua está muy baja. Término medio, el cause del río tiene diez cuartas, y en la parte más baja, seis pies. Desde Diciembre hasta Junio, el río será navegable hasta la Provincia de Salta. Desde Sandía-Paso hasta Santa Fé la distancia es de cien leguas por tierra, lo que, por causa de las sinuosidades del río, importa trescientas leguas de navegación”.

Y más adelante decía: “El vapor es el gran mágico que va a llamar a la vida todo un mundo nuevo, agrícola, industrial, comercial”.

“Las provincias interiores se pondrán en comunicación rápida con el Paraná, el Océano, beneficiando así las riquezas que duermen allí inexploradas atrayendo brazos y capitales”.

“En seguida de la navegación del Salado vendrá la del Bermejo que establecerá nuestras relaciones con la extremidad septentrional de la República y la misma Bolivia que tiene más intereses en acercarse a nosotros que en buscar una difícil travesía hasta el Océano Pacífico”.

El bisemanario “El Patriota” que aparecía en Santa Fe bajo la dirección de don Olegario V. Andrade en su nú-

mero del 5 de enero de 1859, en un editorial titulado: "Adelante" señala el progreso de la Provincia de Santa Fé y entre otros enumera: "La navegación del Salado, empresa gigantesca que va a abrir una nueva ruta a las producciones del Norte, y a cambiar la faz de la Provincia"... En otro artículo del 10 de septiembre de 1859, con el título de "La empresa del Salado" dice entre otras cosas: "Cuando el silvido de las locomotivas, o las bocanadas de humo de los vapores, anuncien a lo lejos, que la navegación del Salado es un hecho, se levantará entonces un himno de gratitud, en todas partes, a los que han prestado su cooperación efectiva, a la realización de esa esperanza tantas veces soñada, de ese pensamiento soberbio que D. Estevan Rams y Rubert, ha alimentado, a costa de incalculables sacrificios".

Los hombres del Gobierno Nacional en el anhelo de coadyuvar al progreso del país y convencidos que la navegación del Salado constituía uno de los medios más eficaces para su estímulo facilitaron, en toda forma, el empeño de don Esteban Rams y Rubert. Así, por decreto firmado por Urquiza como Presidente de la Nación y Don Santiago Derqui como Ministro del Interior se prorroga hasta el mes de mayo de 1857 el término para empezar los trabajos de limpieza del Río con la garantía otorgada por el empresario de cuarenta mil pesos fuertes. El empresario se traslada, en tanto, a Río Janeiro en procura de barcos apropiados para los trabajos a realizarse y efectivamente compró en dicha ciudad tres vapores, uno para dedicarlo a viajes entre Santa Fé y Rosario y dos para la navegación del Río Salado. Llegado a Santa Fé sale para realizar el primer viaje por el río el 27 de enero de 1857 con el vapor "Santa Fé" del cual designa capitán a don Lino Belbey y llevando al ingeniero del Gobierno Señor Bartolomé Blandowski para levantar planos y hacer observaciones científicas. Llevaban a remolque una chata que pronto naufragó al dar contra uno de los tantos raigones que dificult

taban la navegación. La cñata fué salvada pero con pérdida de gran cantidad de mercaderías. La expedición recorrió ciento catorce leguas, llegando a Monte Aguará, Provincia de Santiago del Estero. En dicho lugar tuvieron que detener la marcha porque la hacía imposible la baja de las aguas. En Monte Aguará estuvieron once meses en que el Señor Rams no se mantuvo inactivo. Trató en toda forma de entablar relaciones pacíficas con los indígenas seguro de que esas relaciones amistosas le serían de gran utilidad en viajes posteriores.

El empresario, espíritu cristiano y de delicada sensibilidad, trató de atraer a los naturales a la religión y a la vida civilizada abrigando la esperanza de formar algunos pueblos con ellos, dedicados al trabajo y a una vida regular. Fué frecuente la emotiva ceremonia del bautismo de muchos indígenas a los cuales les obsequiaba vestidos y algunos adornos. “Entablé con ellos —dice el señor Rams— una especie de tráfico, para atraerlos con el halago del interés, pagándoles jenerosamente los palos que cortaban y las pieles de nutria que me traian”. Llegó por entonces del Brasil otro de los vapores comprados denominado “Rio Salado” que al mando del Capitán don Juan Bautista Benetti inició la navegación por el rio pero sufrió una baradura que lo inutilizó en la misión que debía cumplir. Aprovechando la capacidad de dicho Capitán, en una chalana y sesenta hombres, le encargó la iniciación de los trabajos de limpieza del Salado y sus orillas. En septiembre el Señor Estevan Rams y Rubert se dirigen a Paraná dejando el resto de la expedición al mando del Señor Joaquín de la Torre. Por decreto del Poder Ejecutivo de la Confederación del 23 de enero de 1857 se aprueban los Estatutos de la Sociedad presentados por el empresario de la navegación del Salado, de acuerdo a la cláusula 29 del contrato de concesión.

Por ese Estatuto se organizaría una sociedad con un capital de 400.000 pesos metálicos divididos en dos mil acciones

de doscientos pesos cada una (Art. 3º). El importe de las acciones se abonaría la mitad al suscribirlas, una cuarta parte al primero de abril de 1857 y otra cuarta parte al primero de julio del mismo año (Art. 4º). La sociedad adoptaría la forma de sociedad anónima (Art. 8º). Según el Art. 10 la administración estaría a cargo del señor Estevan Rams y Rubert pero se debían elegir tres accionistas para constituir una Junta Inspectorá que tendría funciones de control y asesoramiento. El Art. 21 establecía: "Si los trabajos de canalización y navegación del Río Salado, en la primera exploración no se realicen, por dificultades materiales que ofrezca el Río, a juicio de inteligentes, dentro del término estipulado por el contrato, el Director se compromete a devolver a los accionistas, el importe que hubiesen pagado de sus acciones, siendo los gastos anticipados, de la responsabilidad exclusiva y personal del Director".

Con fecha 19 de septiembre de 1857 el señor Rams dirige una nota al Gobernador de Santa Fé en la cual destaca que los informes del Ingeniero don Juan B. Benetti son alentadores pero que los trabajos necesarios para la navegabilidad del Río imponen muchos gastos y no ha hallado en el público la tendencia a realizar asociaciones para grandes empresas por lo cual se halla reducido a sus propios recursos. Que con el objeto de hacer posible la suscripción pública de capitales ha solicitado la prórroga de los términos del contrato de concesión y solicita, además, "cincuenta leguas de los terrenos despoblados del Chaco, de propiedad pública, determinándose ambas costas del "Salado" en la extensión de la Provincia en distintas localidades de diez leguas de frente al río "Salado" y de fondo, con la obligación de poblarlas para obtener la propiedad, que perderé sino realizace esta condición en el medio término del que ultimamente se me ha acordado para la navegación". La Asamblea Legislativa de la Provincia sanciona en 12 de noviembre de 1857 una ley por la cual se con-

cede al Señor Estevan Rams y Rubert las cincuenta leguas solicitadas, y que dicho terreno sería distribuido "en cuatro secciones iguales, con tres leguas de frente cada una, sobre las márgenes del expresado río; dos de ellas ubicadas tocando con la Frontera de Santiago, y las otras veinte leguas más abajo". Por el Art. 3º se le entregaría en propiedad inmediatamente 25 leguas y las otras 25 una vez realizada la navegación del Salado.

El Poder Legislativo de la Confederación sanciona una ley que es promulgada por Urquiza en 24 de septiembre de 1857 por la cual se prorroga el plazo del privilegio del contrato de concesión "por quince años más sobre los que le estaban acordados en el artículo 1º del contrato de 2 de junio de 1856" y el de iniciación del tráfico por el Salado hasta el 31 de diciembre de 1859. Pocos días después el Poder Ejecutivo Nacional le acuerda un empréstito de veinte mil pesos m|n en bonos del Tesoro Nacional.

En abril de 1858 resuelve el señor Rams realizar una nueva expedición auxiliar pero que tropieza con las mismas dificultades que la anterior que no eran sino las propias características del río. Con el objeto de encontrar soluciones convenientes a aquellas dificultades contrata el asesoramiento del Ingeniero don Jacinto Febrés pero a los cuatro meses, y a pedido de éste, se rescinde el contrato sin haberse conseguido nada de provecho. En Buenos Aires consigue la intervención del Ingeniero Coghlan que por aquel entonces llegaba de Europa contratado por el Gobierno de aquella Provincia. El 17 de noviembre de 1858 el Ingeniero Coghlan acompañado por los ingenieros civiles Señores Neville Mortimer y José de Guerrico realizan una exploración de estudio llegando hasta Guaípe, algunas leguas más arriba de Matará. El ingeniero Coghlan presenta un prolijo informe según el cual el Río sería navegable si se realizaran algunas obras en el mismo. El 28 de abril de 1859 el señor Esteban Rams y Rubert presenta

al Ministro del Interior una Memoria adjuntando el Informe del citado ingeniero.

En tanto se luchaba por la navegación del Río Juramento el empresario celebraba un contrato con el Gobierno Nacional por el cual se emplearía el vapor "Santa Fe" para hacer viajes diarios entre esta ciudad y Paraná. Por una ley nacional de julio de mil ochocientos cincuenta y nueve se vuelve a prorrogar el plazo de iniciación del tráfico por el Salado hasta el 31 de diciembre de 1862 y se autoriza al Poder Ejecutivo a introducir en el contrato de concesión una cláusula importante. Se otorgaría una garantía a favor del Empresario del nueve por ciento anual de interés sobre el capital de quinientos mil pesos que se calculaba que tendría que invertir en diques, esclusas y demás obras. Esa garantía comenzaría a hacerse efectiva desde el día en que se hiciera el primer viaje de ida y vuelta de Santa Fé a Matará con un buque a vapor y terminaría al terminar el privilegio de la concesión. Se entiende que el nueve por ciento de interés anual era en cuanto no cubriese el producido de la navegación ese interés y en el caso de que fuera menor el Gobierno abonaría la diferencia.

La Provincia de Santiago del Estero por ley de noviembre de 1859 concedía a la sociedad anónima que se formaría bajo la dirección de don Estevan Rams y Rubert y para la navegación del Salado, cien leguas cuadradas de tierra de propiedad fiscal. Esta concesión se realizaría siempre que la dicha sociedad anónima pudiese reunir los capitales necesarios, a juicio del Poder Ejecutivo, dentro del año a contar de la fecha de la ley. Esos terrenos no pasarían a propiedad de la sociedad sino después de obtenida la navegabilidad del Salado y llegado el primer vapor hasta Navicha y haberse producido este hecho antes de los tres años.

Difícil fué para el señor Rams obtener capitales en el país y su cuantiosa fortuna en parte había sido invertida en

el magno proyecto, razón por la cual hace un viaje a Europa esperando interesar a los capitalistas allende el Océano. Dudas, convicciones profundas, esperanzas, ilusiones que atisban pretendiendo ser realidad y se esfuman en el celaje empañado en suavisar las locas rebeldías de las olas, un mundo de magras realidades é incontenibles sueños de futuros sobre el enorme e inquietante mundo del mar. Desde Londres, con fecha 8 de octubre de 1860, don Estevan Rams y Rubert envía una nota al Gobernador de la Provincia, Coronel Don Rosendo M. Fraga, informándole sobre las observaciones que hacen los capitalistas europeos a la forma precaria en que estan hechas las donaciones de tierra, en las leyes respectivas y solicitando su modificación con argumentos que acusan el claro criterio del empresario. Posteriormente y en el mismo año envía otra nota desde París en la cual expresa que no habiendo podido interesar mayormente a los capitalistas ingleses se había trasladado a la capital de Francia donde había conseguido que se le prestara al negocio la mayor atención. Informa que había celebrado un contrato con la casa bancaria del señor Pedro Gil, de París, por la cantidad de un millón doscientos mil pesos para navegar el Salado hasta la Provincia de Salta y termina la nota afirmando: "Puedo asegurar a V. E. que la navegación del Salado es un hecho, que el triunfo de la idea que, tantos sacrificios ha costado es ya seguro, así como la recompensa a los gobiernos y a los pueblos que con tanto anhelo han contribuido al logro del proyecto. Felicito desde ahora a V. E. por este resultado que tantas consecuencias benéficas debe producir". Renovados optimismos, sonrisas por éxitos que el deseo hace presente, lluvia estival sobre tierra reseca, una obsesión que se hace axioma, el espíritu gestando energías en el espejismo de una meta que se vislumbra próxima con el vigor del ideal que se hizo fin de una vida.

En agosto 19 de 1861 se promulga una ley de la Confe-

deración por la cual se extiende la garantía del nueve por ciento de interés de la ley del 6 de julio de 1859 a la cantidad de un millón doscientos mil pesos y por el Art. 2º se establece que esa garantía “deberá contarse sólo desde el día en que la empresa realizace su primer viaje de ida y regreso, hasta el punto denominado Mira Flores en la Provincia de Salta”. Con fecha septiembre 15 de 1862 el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Encargado del Poder Ejecutivo Nacional, don Bartolomé Mitré y firmando como Ministro don Eduardo Costa, presenta al Congreso Nacional una petición de don Estevan Rams y Rubert sobre prórroga del plazo acordado para iniciar el tráfico por el Salado y sobre la garantía otorgada por el Gobierno Nacional. De acuerdo a ella se sanciona una ley por la cual se autoriza al Poder Ejecutivo a otorgar una “nueva prórroga hasta el 31 de Diciembre de 1863, para dar principio a los trabajos de canalización y hasta el 31 de Diciembre de 1866, para empezar la navegación del Salado conforme al artículo 19 del contrato de 2 de junio de 1856”. Con respecto a la garantía del nueve por ciento de interés deberá empezarse a contar desde el día en que la Empresa realice su primer viaje de ida y vuelta a Matará, Provincia de Santiago del Estero y que esa garantía será sobre el capital realmente invertido para hacer posible la navegación del Rio hasta dicha localidad y que no podrá ser mayor de un millón doscientos mil pesos.

El 25 de diciembre de 1863 a las 10 horas, en el paraje denominado Bracho Viejo, se inauguran las obras de canalización, desmonte y limpieza del cauce del Rio Salado. La bendición de la obra estuvo a cargo del Cura y Vicario de la Provincia de Santiago del Estero R. Don Sebastián de Jesús Gorostiaga, actuando como padrino el Gobernador de la Provincia, don Manuel Taboada y estando presentes el Empresario señor Estevan Rams y Rubert, los Senadores Nacionales, señores Juan F. Borges y Pedro Gallo y lo más destacado

de la sociedad de Santiago. Después del Te-Deum pronunciaron discursos los señores Manuel Taboada, Juan F. Borges, Remigio Carol y Estevan Rams y Rubert. Todos unidos en la misma emoción patriótica y en el convencimiento de que la navegación del Salado sería pronto una definitiva conquista del progreso de la República.

Tomás J. Hutchinson, que fuera Cónsul de Gran Bretaña en Rosario, hace referencia, con intenso colorido, en su libro sobre Buenos Aires y otras Provincias Argentinas ⁽⁹⁾ del viaje que hiciera como invitado de don Estevan Rams y Rubert, por el Salado. Dicha expedición salió de Santa Fé el 9 de noviembre de 1862 y la integraban además el Coronel don José Antonio Alvarez de Condarco, R. Padre Pedro Vigna, W. H. Cock, ingeniero inglés al servicio del Banco Mauá de Río de Janeiro, señor Francisco Pankonini, teniente de nuestra marina, don Felipe Cateura, de Buenos Aires, don Rodolfo Zavalía, de Paraná, los Mayores señores José Luis Navarreti y Manuel A. Acosta, un baquiano indio y diez y siete personas más entre tiradores, peones y sirvientes.

Por ley nacional promulgada con fecha 11 de julio de 1865 se concede a Don Estevan Rams y Rubert una prórroga de tres años a contar desde el 31 de diciembre de 1866 para empezar la navegación del Salado y establecer un puerto en el río entre Navicha y el Bracho, Provincia de Santiago del Estero, con su correspondiente aduana.

En la ciudad de Rosario, el 11 de noviembre de 1865, por ante el Escribano, señor Luis María Arzac se firma una Escritura por parte del Gobernador de la Provincia, don Nicasio Oroño, presente el Ministro General de Gobierno, doctor

(9) TOMÁS J. HUTCHINSON, *Buenos Aires y otras Provincias Argentinas con extracto de un diario de la exploración del río Salado*. Traducido del original inglés y anotada por Luis V. Varela. Edición Imprenta del Siglo, 1866, pág. 112.

Juan del Campillo, por la cual se acepta la propuesta hecha por el señor Esteban Rams y Rubert de fundar colonias con inmigrantes sobre las márgenes del Río Salado. Según esa propuesta el Empresario de la navegación de ese río se comprometía a introducir y establecer en la Provincia de Santa Fé de tres a cinco mil familias extranjeras de cinco personas cada una; la Provincia concedería en propiedad una legua cuadrada por cada cuatro familias, sobre el río Salado, con diez leguas de fondo; todos los gastos de instalación serían por cuenta del señor Rams teniendo éste que entregar a cada inmigrante, por lo menos, cuatro cuadras cuadradas de terreno. Por cada cuatrocientas familias se reservaría una legua cuadrada sobre el Salado para la formación de pueblos. El concesionario se obligaba a establecer, por lo menos, cien familias en el término de dos años y completar el número total en seis años, pero en cualquier caso a las que se establecieran se les otorgaría el título de propiedad del terreno que les correspondiera. El Poder Ejecutivo Provincial solicitaría de la Legislatura la exoneración de los impuestos por el término de diez años, a favor de los colonos. En la nota que don Esteban Rams y Rubert presentaba al Gobierno las bases del contrato, decía entre otras cosas: "V. E. que comprende mejor que yo, lo que vale para estos pueblos la inmigración extranjera, que trae consigo el amor al trabajo y la obediencia a las instituciones, sabrá valorar las inmensas consecuencias y bellos resultados que obtendría la Provincia de Santa Fe con la realización de una empresa semejante; y el grande y poderoso impulso que recibiría el comercio y la industria apoyado por vigorosos brazos".

"El extranjero, generalmente laborioso y moral, vendrá con el fruto de su trabajo a hacer producir esos inmensos y feraces campos que yacen hasta hoy desiertos é improductivos; vendrá con sus hábitos de orden y de obediencia a enseñar el sometimiento a la ley y el acatamiento y respeto a las

autoridades constituidas; vendrá a imprimir en el corazón del salvaje habitante de esos desiertos, el deseo de bienestar, haciéndole palpar las ventajas de la civilización; vendrá en fin, a convertir esos tristes desiertos, en pueblos llenos de vida y actividad”.

“Yo no pido a V. E. otra cosa, que campos incultos y desiertos, para devolverlos dentro de pocos años cultivados y llenos de pobladores laboriosos; y por cierto Exmo. Sr. que es bien poco, si atendemos a la falta de brazos (que se dediquen al cultivo de la tierra) que siente la Provincia, y a los hermosos y fértiles campos que estan hoy improductivos y que ella misma posee”.

El señor Rams pretendía traer inmigración norteamericana constituida por los que abandonaban su país como consecuencia de la guerra de secesión.

El 17 de abril de 1867, cuando tenía todo preparado para iniciar un nuevo é importante viaje por el Salado, fallece víctima del cólera don Estevan Rams y Rubert.

La prensa del país, de aquel entonces, hizo público el juicio elogioso que mereció por su acción este decidido soldado de nuestro progreso. Angel J. Carranza iniciaba así un artículo biográfico en “La Revista de Buenos Aires”: “Un hombre útil de menos en las regiones del Plata. La sociedad y la prensa toda de la República Argentina deploran en estos momentos y llorarán siempre la pérdida del señor Don Esteban Rams y Rubert, filántropo distinguido y constante empresario de la canalización de los Rios Salado y Dulce. El Colón de tierra firme, como le llamó nuestro publicista Cané, ha sido una de las víctimas expiatorias del Cólera” (10).

(10) Para el día del sepelio aparecieron fijadas en las paredes de muchas casas e iglesias de Buenos Aires una invitación para acompañarlo en su último viaje, que decía: “Don Estevan Rams y Rubert, ha fallecido hoy, 17 de abril de 1867, invitamos a los innumerables amigos de

RESEÑA DE LA HISTORIA DE UN RIO

También nuestras primeras industrias buscaron en las aguas del Salado las energías necesarias para la transformación de los primeros productos que pródigamente dió nuestra tierra a los que supieron trabajarla con cariño, con perseverancia, con el íntimo convencimiento de que al fin se entregaría en el oro de sus trigales, en sus pletóricas espigas anunciando una nueva época en la historia del país. Bástenos recordar el molino harinero que a cuatro leguas de Santa Fé, a pocas cuadras del Paso de Miura, sobre la márgen derecha del Rio

este sin igual ciudadano, del hombre más generoso del Plata, padre de los pobres, del virtuoso honrado caballero, buen cristiano, segunda Providencia para los necesitados, explorador infatigable de los desiertos del Chaco del Río Salado, redentor de indios por medio del Evangelio y calidad Cristiana, para acompañarlo a su última morada hoy a las tres de la tarde, a pie, en coche o a caballo. Calle de Reconquista esquina Piedad. Muchos amigos del finado". En cuanto a la destacada generosidad de don Estevan Rams y Rubert nos permitimos recordar lo que expresan los señores Eudoro y Gabriel Carrasco en el libro Anales de la Ciudad de Rosario de Santa Fé-Edición de la Imprenta, Litografía y Encuadernación de J. Peuser, año 1897, pág. 295, que la primera donación que recibiera la Sociedad de Beneficencia de dicha ciudad fué hecha el 1º de julio de 1854 por aquel filántropo y que el 11 de marzo de 1856 (pág. 340), habiendo llegado a Rosario en el vapor "Asunción" el segundo conjunto de cuatrocientos inmigrantes destinados a la Colonia Esperanza el señor Rams les proporcionó gratuitamente víveres para todos. También es de señalar el decidido apoyo que prestara a la fundación del "Asilo de Beneficencia Española" que conduciría a la fundación del Hospital Español de Buenos Aires. En cuanto a su acción en beneficio de nuestros progresos debemos anotar que fué uno de los gestores del primer ferrocarril argentino del cual se conserva la locomotora "La Porteña" y que fuera inaugurado el 30 de agosto de 1857 (Origen y desarrollo de los ferrocarriles argentinos, Dirección de informaciones y publicaciones ferroviarias. Editorial "El Ateneo", Buenos Aires, pág. 39). Muchas otras iniciativas contaron con su apoyo o fué su principal gestor pero que en esta oportunidad no podemos detallar. Hacemos notar que el nombre Esteban siempre lo usó el señor Rams con v, razón por la cual así lo escribimos nosotros.

levantaron los señores Cristian Claus y Enrique Quellet, en la segunda mitad del siglo pasado. El cuerpo principal del edificio era de cuatro pisos. Había un amplio galpón para depósito y una casa-habitación que ocupaba uno de los socios. La maquinaria había sido importada de Francia y cruzando el Río se había construido un dique de 35 metros de largo con un canal de desviación de 6 metros de ancho.

Debía este homenaje al Río Pasaje, Juramento ó Salado como testigo que fué de la historia de esta parte de América y por el lugar que ocupa en mis recuerdos de la niñez, cuando sentado a su vera creía oír farfullar sus aguas como el eco postrero de disputas en luchas extinguidas, lejanos lamentos de los artífices de una cultura pasada y temeroso, esperaba, en ansiosa expectativa, la aparición, entre algarrobos, espiniellos y chañares, en la fiera de la emboscada, los guerreros de la tierra animados por pretéritas pasiones y estático permanecía hasta que los cendales de la tarde cubrían piadosamente el criollo río, todo nuestro, en la hora emotiva propicia a la evocación.

ProBiota

(Programa para el estudio y uso sustentable de la biota austral)

Museo de La Plata
Facultad de Ciencias Naturales y Museo, UNLP
Paseo del Bosque s/n, 1900 La Plata, Argentina

Directores

Dr. Hugo L. López
hlopez@fcnym.unlp.edu.ar

Dr. Jorge V. Crisci
crisci@fcnym.unlp.edu.ar

Versión Electrónica
Diseño, composición y procesamiento de imágenes

Justina Ponte Gómez

División Zoología Vertebrados
FCNyM, UNLP

jpg_47@yahoo.com.mx

<http://ictiologiaargentina.blogspot.com/>

<http://raulringuelet.blogspot.com.ar/>

Indizada en la base de datos ASFA C.S.A.