

del Estado, ellos siguen llenando, á satisfaccion de los navegantes, los objetos de su institucion.

De igual modo: los faros flotantes hacen á la navegacion el muy valioso servicio á que están destinados. Ademas de los que ya existian en la Punta del Indio y en el Banco Chico, en Noviembre quedó establecido el del Banco Ingles, como en estos dias lo ha sido otro en la Isla de Lobos; y el Gobierno espera que al fin cesarán las circunstancias que hoy le impiden contraerse á complementar un sistema de luces flotantes en toda la estension del Rio de la Plata.

La isla de Martin Garcia, bajo el respecto de la navegacion y de otros varios, merece la atencion de las autoridades del Estado. El P. E. se promete poder someteros sus vistas á este respecto. Una comision de ingenieros se dirijió recientemente á ella; y ha practicado reconocimientos y levantado planos, de cuyo exámen se ocupará en breve el Gobierno.

He aqui, Honorables Senadores y Representantes, el cuadro que, al terminar el primer año del segundo periodo constitucional, ofrece el Estado de Buenos Aires á las miradas del mundo observador. Demo: al Todo-Poderoso las mas expresivas gracias por su marcada proteccion; y sin perjuicio de seguir los tres Poderes del Estado reuniendo sus fecundos esfuerzos para vigorizar y adelantar una actualidad lisongera, congratulémonos entretanto por la prosperidad y la gloria de la Patria.

VALENTIN ALSINA.

JOSE BARROS PAZOS.

NORBERTO DE LA RIESTRA.

JOSE MATIAS ZAPIOLA.



Cup. 405. C. 55.

# PROSPECTO.

SOCIEDAD DE NAVEGACION

DEL

# RIO SALADO

Y DEL

# BERMEJO.

BUENOS AIRES.

IMPRESA DEL ORDEN, VICTORIA NUM. 144.

1860.

## EMPRESA DE NAVEGACION

DE LOS

## RIOS SALADO Y BERMEJO.

### PROSPECTO.

Se ha notado desde mucho tiempo, que el mayor estorbo al desenvolvimiento de la riqueza en el vasto y magnífico territorio de la República Argentina, ha sido su falta de vías internas de comunicacion, mientras que ningun pais en el mundo presenta mayores facilidades para construir aquellas, por la llanura de su terreno, y el número y la naturaleza de sus rios,—mucho se ha hecho ya en el sentido de establecer un tránsito rápido en las principales arterias—el Paraná, Paraguay y Uruguay—pero la adopcion de la navegacion natural ó por medio de obras artificiales, de los tributarios de estos grandes rios, ha estado hasta el presente comparativamente abandonada.

Ninguna parte de la República sufre mas que las Provincias del Nor-Oeste, por el enorme costo de todos los artículos de importacion, y por la absoluta imposibilidad en que se encuentran de mandar á los mercados consumidores sus mas valiosas producciones, á causa de la falta de medios económicos de tránsito. La importancia de establecer vías fáciles desde estos distritos, ha sido mucho há reconocida, y los es-



fuerzos que se han intentado para abrirlas han tenido la aprobacion de los Gobiernos Provinciales y Nacional, los que muy especialmente han acordado valiosos privilejios al Iniciador de la Empresa que se propone ahora llevar á cabo— á saber: la navegacion de los Rios Salado y Bermejo.

La gran importancia del Rio Salado fué primeramente establecida, despues de su exploracion, por el bien conocido y distinguido oficial de la marina de los Estados-Unidos Capitan D. Tomas Page, quien espresó su conviccion de la capacidad del Rio para la navegacion á vapor.

Mucho interes exitó esta declaracion, y habiendo sido el asunto abrazado con entusiasmo por D. Estevan Rams, el resultado ha sido obtener dicho Señor valiosas concesiones para la realizacion de este gran proyecto, á cuyo fin ha dedicado por algunos años todos sus recursos é infatigable energía.

Con el fin de demostrar claramente la practicabilidad de un resultado favorable, era necesario efectuar un completo reconocimiento científico del Rio, y para tal objeto el Gobierno de Buenos Aires en su anterior administracion, con gran liberalidad prestó los servicios de su Injenero Civil D. Juan Coghlan, sujeto de muchos años de práctica en Europa en la delineacion y ejecucion de obras públicas, especialmente de trabajos de la naturaleza del que aquí se propone, á saber: el mejoramiento de grandes rios—Acompañado de dos Injenieros auxiliares practicó él un detallado y exacto reconocimiento del Rio hasta el punto de Matará en la Provincia de Santiago del Estero.

La inclinacion del Rio fué averiguada en toda la distancia á lo largo de sus orillas por medio de prolijas *lineas de niveles* y su curso fué diseñado y sondado al descender él mismo en botes.

Los resultados de este reconocimiento han sido consignados en los planos, perfiles, dibujos y presupuestos que pueden verse en la oficina de Mr. John Coghlan y han sido detallados en su Informe de fecha 25 de Abril de 1859, presentado por D. Estevan Rams al Congreso de la Confederacion Argentina. Ellos pueden reasumirse como sigue:



1º—Que desde Santa-Fé hasta Monte-Aguará, una distancia por el Rio como de 110 leguas, el Salado es navegable por buques de poco calado, en los períodos de crecientes; (esto habia sido ya probado por los viajes de los vapores *Rio Salado* y *Santa-Fé* hasta el Monte-Aguará, el primero en el mes de Enero, estacion comparativamente de poca agua)—pero que sin embargo, á causa de variar con las estaciones la profundidad del Rio, no puede contarse con una navegacion constante.

2º—Que por una distancia de cuatro leguas, en el Monte Aguará la inclinacion del Rio es mucho mas considerable que en todo lo demas de su curso, y su consiguiente falta de profundidad es tal que imposibilita completamente su navegacion excepto en estaciones de grandes avenidas.

3º—Que arriba del Monte Aguará y hasta el punto de Navicha, distante solo cuarenta leguas de la ciudad de Santiago del Estero, el Rio es perfectamente adaptable á la navegacion, presentando todas las condiciones de un canal artificial, con curvas regulares, márgenes perfectas, corriente moderada (menos de una milla por hora) y agua profunda.

4º—Que entre Navicha y Matará, en el Rio Pasage, las aguas de este Rio han dejado su antiguo seno, y en los meses de agua baja en las estaciones muy secas, ellas se pierden en los Bañados del Bracho; pero cuando las aguas del Pasage en Matará crecen en Diciembre y Enero, ellas toman su curso y entran al Salado. Esta creciente dura muchos meses, habiendo sido navegado el canal por entre los bañados en casi toda su estension por el Capitan Page y el General Taboada en el mes de Octubre de 1856, en un bote que calaba 18 pulgadas, sin haber encontrado otra obstruccion en su curso que cantidad de espesos totorales.

5º—Que el Rio Pasage en Matará y en la corta distancia en que ha sido examinado—ocho leguas mas arriba hasta Guaypé—es un rio ancho y profundo que ofrece toda facilidad para la navegacion.

El Capitan Page, quien con sus oficiales examinó cuidadosamente este Rio (Pasage) ha declarado que él, es navegable

hasta el punto de San Miguel que solo dista 45 leguas de Salta.

De los conocimientos adquiridos por este detallado exámen del Rio se prueba, que aunque el Salado pueda ser navegable durante algunos meses del año por vapores de poco calado hasta el punto de Navicha, serian necesarias algunas obras de Ingenieria aunque de naturaleza sencilla, para asegurar la navegacion constante.

Las obras proyectadas consisten en:

1<sup>o</sup>—La ereccion de *diques y esclusas* mas abajo del Rio hondo del Monte Aguará, para asegurar una profundidad mínima de tres pies nueve pulgadas de agua, para buques de ochenta pies de largo y diez y siete pies seis pulgadas de ancho.

2<sup>o</sup>—El mejoramiento del antiguo seno del Rio por la canalizacion de una corta distancia entre Navicha y Matará, creando un canal navegable entre estos puntos y aumentando la profundidad del Rio mas abajo.

3<sup>o</sup>—La ereccion de represas de construccion sencilla en la boca de las principales lagunas que comunican con el Salado mas abajo de Navicha, al objeto de formar depósitos para suplir al Rio en las estaciones de mucha escasez de agua.

El costo probable de estas obras ha sido prolijamente calculado y se estima en 500000\$ fuertes.

Los resultados que se obtendrán, pueden calcularse por el hecho de que esta navegacion pondrá por primera vez en fácil comunicacion con el Paraná cinco de las mas populosas Provincias de la Confederacion y las mas ricas en producciones minerales y vegetales, junto con la vecina República de Bolivia, pues la navegacion atraviesa las mas fértiles tieras en el Chaco que estaban antiguamente cubiertas de Estancias, como tambien los mejores distritos de las Provincias de Santa Fé, Córdoba, Santiago y Tucuman; abriendo una comunicacion fluvial hasta llegar á 25 leguas de la Ciudad de Santiago, 35 de Tucuman y 45 de Salta.

Los recursos naturales en estas Provincias están aun sin desarrollarse y la simple falta de medios de comunicacion

mantiene una de las Regiones de Sud América mas favorecida por el clima y mas rica en producciones del suelo, cortada del comercio del mundo.

Las principales producciones son del mas apreciable expendio como el algodón, azúcar, arroz, añil, tabaco, cochinilla, azafran y todo de la mejor calidad, pero en la actualidad és casi nula la esportacion de estos artículos.

Tomando solo en cuenta el tráfico actual, las utilidades que pueden realizarse de la apertura de esta navegacion en virtud de las concesiones obtenidas, son incalculables. Los datos suministrados por nueve casas principales del comercio del Rosario de su tráfico con las Provincias de arriba, dán 304.711 arrobas de carga en un año, lo que al precio del flete establecido en la concesion, ofrece un beneficio líquido de 34 p.  $\frac{3}{4}$  sobre el costo de las obras. Esto se cree que no representa mas que la mitad del tráfico actual que sería importantemente desarrollado y absorberá tambien el comercio que pasa hoy al traves de las Cordilleras—Cuando ademas se considera que inmensas porciones de valiosas tierras han sido cedidas al concesionario, y que la mitad de los derechos de Aduana le son por ley dispensados sobre todos los artículos que introduzca por el Rio, lo cual importa con mucho, mas que el flete, fácil será convenir en que, como especulacion mercantil, pocas veces se encontrará una tal como la de la Empresa de la navegacion del Rio Salado.

A parte de los valiosos privilegios relativos á la navegacion del Rio Salado, el Empresario ha obtenido una concesion de menor importancia, pero sin embargo de bastante valor para el Rio Bermejo.

Este Rio ha llamado mucho la atencion desde su primera exploracion por los Españoles, pero los esfuerzos hechos hasta el presente para establecer su navegacion, han fallado en dar el resultado que se deseaba.

Hay publicadas relaciones de varias exploraciones efectuadas desde Oran al Paraguay en botes de dos pies de calado y aun mas, pero las expediciones aguas arriba han sido impracticables á causa de la impetuosidad y la rapidez de la

corriente—Una Compañía se formó hace algun tiempo para establecer vapores en este Rio, pero lo completamente inadecuado de los vapores de que se provayeron, que eran de un calado escesivamente mayor que la hondura del Rio, hizo tambien fracasar esta tentativa.

En 1854 el Capitan Page ascendió este Rio por una distancia de 122 millas en un pequeño vapor que hizo construir en la Asuncion, mas á causa del poco poder de este buque, que solo marchaba cuatro millas por hora en agua muerta, abandonó la empresa de ascender mas arriba hasta que pudiera hacerlo con un vapor de mayor fuerza, lo que verificó en el mes de Diciembre de 1859, subiendo otra vez con el pequeño vapor *Alpha* con el que llegó á treinta leguas mas abajo de las Juntas y sesenta de Oran, no siguiendo á causa de la inundacion de las riberas y la imposibilidad por consiguiente de proveerse de leña para el vapor, y regresó al puerto de Corrientes el 7 de Marzo de este año. Por estas exploraciones ha quedado, sin embargo, bien establecido que el único obstáculo á la navegacion del Bermejo por buques de poco calado, es la velocidad de la corriente, que segun el Capitan Page es de tres á cuatro millas por hora. Esta dificultad podrá, pues, fácilmente obviarse por el empleo de vapores de suficiente fuerza, tales como los que se usan en el Rhone y otros Rios correntosos en Europa—Si se creyese necesario aumentar la profundidad de la navegacion, podria esto efectuarse con gran facilidad, pues los únicos bajos que se han encontrado son dos bancos de tosca con profundidad de agua á cada lado por los que podria abrirse un pasaje con muy poco trabajo—Esta navegacion produciria utilidades inmediatas, y por la apertura del tráfico con Bolivia y la parte superior de Salta, seria siempre un valioso ramo auxiliar de la Empresa.

Habiéndose ya completado todos los preliminares, se propone ahora formar una Compañía al objeto de procurar el capital necesario para llevar á efecto la navegacion del Salado en los términos que se espresa.

1º—Se formará una Sociedad con el capital por ahora de quinientos mil pesos fuertes, dividido en acciones de 500\$ cada una.

2º—El Empresario D. Estevan Rams y Rubert, cederá á la Sociedad todos sus privilegios que consisten en lo siguiente:

=Privilegio exclusivo para navegar el Rio Salado por buques de vapor por treinta años.

=Privilegio exclusivo exonerándolo del pago de derechos de tonelaje y patente por treinta años.

=Libre tránsito de todas las mercancías de ultramar para Bolivia por treinta años.

=Privilegio exclusivo exonerándolo del pago de la mitad de los derechos de importacion sobre todas las mercaderías introducidas en los buques de la Empresa por 20 años.

=Concesion de tres años para llevar á cabo las obras en dicho Rio á efecto de no perjudicar en un dia el término de treinta años de privilegio.

=Garantia del Gobierno de 9 p. § de interes sobre la suma de quinientos mil pesos, monto del presupuesto del Sr. Coghlan hasta Matará, siempre que las utilidades no alcancen á dicho dividendo.

=Libertad de uso de banderas por treinta años.

=Cesion de seiscientas treinta y cinco leguas cuadradas de tierras donadas por las Legislaturas de la Confederacion y de las Provincias de Santa-Fé, Santiago y Salta.—Cesion de los derechos y reclamos del Empresario de todas las fuertes sumas por él gastadas en exploraciones científicas y limpieza del Rio.

3º—La Sociedad reconoce al Sr. Rams accion y derecho en todo tiempo á la mitad de las utilidades líquidas de la Empresa, bien entendido que preferentemente será abonado á los accionistas el 9 p. § anual de dividendo sobre sus acciones.

4º—Cuando la Sociedad creyere conveniente estender la navegacion mas arriba de Matará, arbitrará al efecto los fondos necesarios de la manera mas ventajosa ó conveniente; y el Sr. Rams cederá á la Sociedad cualesquiera nuevos privilegios

6 concesiones que en favor de la navegacion pudiera él obtener del Gobierno General, 6 de los Provinciales, ú otros, en la intelijencia de que le será siempre acordada la mitad de todas las utilidades segun se espresa en el párrafo 2º

5º—No se propone levantar capital para la navegacion del Rio Bermejo mientras no se obtenga la aprobacion al efecto de la presente Sociedad—la suma de ciento cincuenta mil pesos fuertes seria suficiente para dicho objeto.

El Sr. Rams y D. Norberto de la Riestra, constituyen la Comision provisoria con el fin de llevar á cabo los objetos del presente Prospecto.

Buenos Aires, Abril 14 de 1860.

*Estevan Rams y Rubert.*

*Norberto de la Riestra.*



Imprenta del Orden—Victoria 144.

