

Salto y Su Río

Conferencia pronunciada por el Teniente de Navío Ing. Home-
ro Martínez Montero (1) en el Centro Comercial e Industrial de
Salto, el 9 de Noviembre de 1956, con motivo de los actos conme-
morativos del Bi Centenario de la Ciudad de Salto.

Señores:

El surgimiento en nuestro país de conglomerados hu-
manos orgánicos, responde fundamentalmente a dos causas: al
propósito deliberado cuyo estímulo afinca en razones militares
o económicas, o al hecho fortuito impuesto por realidades geo-
gráficas o necesidades sociales. Desde luego, dentro de estas dos
grandes causales caben variados matices simples o complejos.

Creo que el surgimiento de la hoy ciudad de Salto res-
ponde a la segunda motivación, vale decir: que no fué la resul-
tante de una voluntad determinada sino la evolución de una
necesidad creada por un hecho geográfico: la presencia de es-
collos en el lecho del río Uruguay que impedían o condicionaban
la navegación. Recordemos brevemente algunos antecedentes
para situar el tema.

El río Uruguay fué descubierto en enero de 1520 por

(1)

Egresado de la Escuela Naval en 1928, fué calificado le mejor alumno
de su promoción, de él se puede decir que dejó unos libros de estudios pa-
ra dedicarse a otros con más ahinco.

Es autor de importantísimas obras, cada una de las cuales constituye
un positivo valor de su género, sobretodo aquellas que tienen relación con
el mar, del cual es un verdadero enamorado.

En el año 1933 publicó "Once meses en el Este", obra premiada por el
Ministerio de Instrucción Pública. En 1934 El Triunfo del Mar, premiada por
la Liga Marítima. En 1936 Normas para la conservación y conducción de
motores y máquinas. En 1947 El Faro de la Isla de Flores, 1939 Montaje de
Artillería de Plaza en nuestras Fortificaciones Coloniales, 1940 La esclavitud
en el Uruguay, 1941 Marina Mercante y Pesca, obteniendo un premio
instituido por la Liga Marítima del Uruguay, 1941 Un antecedente consti-
tucional desconocido, 1951, Carmelo y su Región, 1955 El Río Uruguay,
Historia, geografía y geopolítica de sus aguas y de sus islas, este intere-
sante trabajo se publicó en la revista Histórica del Museo Histórico Nacio-

Juan Rodríguez Serrano, capitán de la nao "Santiago", la más pequeña de la expedición de Hernando de Magallanes y por tal condición la predestinada a la grande empresa de develar la existencia de la corriente fluvial que iba a delimitar una patria y a darle la eufonía de su nombre.

Rodríguez Serrano si llegó a alcanzar no sobrepasó el paralelo de la desembocadura del río Negro; y como el centro de exploración y dominio de la América Meridional fué la Asunción, acercada en el miraje iluso de los conquistadores a los yacimientos de metales preciosos del Perú, el río Paraná se convirtió en la vía de penetración de las nuevas tierras que se incorporaban a la posesión efectiva de España. Por más de un siglo permanecieron en el más absoluto abandono por parte del hispano las tierras situadas al oriente del río Uruguay, que pues no conducía a ninguna parte, siguió discurriendo tranquilo sin que le hendiesen otras proas que los leños ahuecados con que los indígenas se servían para sus pesquerías o para comunicar las tierras de ambas márgenes, deteniéndose en las islas de hirsutas marañas, tras cuya irregular canevá acaso vieron pa-

nal y como si esta labor fuera poco acaba de publicar, Significación Marítima de Montevideo en los siglos XVIII y XIX.

Profesor de Investigaciones Históricas en el curso de Estado Mayor de la Marina, de Ciencias Geográficas en el Liceo Naval, en la Escuela de Mecánicos de la Armada y de muchos centros docentes Oficiales, etc.

En su larga y brillante carrera ha desempeñado puestos de real importancia como el de oficial Ingeniero en el Crucero Montevideo, y buque hidrográfico "Capitán Miranda" Jefe de máquinas en el Guarda Costa Paysandú, y más tarde en el Capitán Miranda, Organizador y Director del Servicio Histórico y de Información de la Marina, Jefe del Servicio de Navegación interior del Ministerio de Obras Públicas.

El Superior Gobierno en méritos a sus conocimientos y hombría de bien lo designó Fiscalizador y Receptor de las naves construídas en Italia para la Marina Nacional, también ha sido designado para desempeñar funciones de carácter Internacional, poniendo celo e inteligencia en todos sus cometidos, es pues el Capitán Martínez Montero, no solo un estudioso sino también un orgullo como Marino, Escritor y Profesor.

Ultimamente realizó un importante viaje de estudios en uso de una beca del Instituto de Cultura Hispánico, dictó conferencias en centros docentes españoles, realizó investigaciones de archivos de la Península donde tuvo actuaciones elogiosas que reflejan un honor para la Marina a la que él representa con orgullo. — G. B.

sar las canoas de Hernandarias que en la primavera de 1607 debían haber surcado el río desde los rápidos salteños al Plata superior. E informó el diligente gobernador al rey que "la noticia de que este río nombrado Uruguay trajo esta gente que bajó río abajo, fué ser río apacible, de buena navegación y muy agradable y de buenas tierras y partes para su población".

Pero en la clepsidra del destino no asomaba aún el índice determinante de una nueva realidad. Las tierras de la Banda Oriental continuaron por mucho tiempo más en su estado primitivo. Y las primeras luces que anunciarían su amanecer no vendrían del Este, sino de aquel Norte paraguayo que fué ocaso de la epopeya artiguista. Lumbre son, de voluntad heroica, encendida en los leños de la fe religiosa, mantenida por los cruzados de la Compañía de Jesús. Sus misioneros descienden por la margen derecha del Alto Paraná; lo cruzan en aquel punto en que por decidida inflexión hacia el Oeste se aleja del Uruguay, y desde la reducción de "Nuestra Señora de la Encarnación de Itapúa" avanzan por el hoy territorio argentino de Misiones para fundar el 8 de diciembre de 1619, la primera reducción del Uruguay, bastante al Norte de nuestro territorio actual, allá por el paralelo 28.

Desde la primera conquista del P. Roque González a 1638, se fundan las reducciones de Santa María, San Javier, Yapeyú, Santo Tomé y Mártires. Política y religiosamente dependen de las autoridades de Buenos Aires y la única vía económica de comunicación es el río Uruguay, río que ahora lleva a alguna parte. Y a un destino. Para cumplirlo, remontan su curso convoyes de embarcaciones llamadas *balsas*, constituídas por dos canoas paralelas que se unen por maderos transversales para servir de sostén a una ligera cabaña hecha de cañas, paja y cuero en la que se acomodan los viajeros. Marchan a impulsos de remos, día tras día, remontando trabajosamente la corriente hasta un punto en que, levantándose el lecho del río en piedras de origen milenario, imponen un alto a la navegación. Es sólo una pausa, la necesaria para que los sufridos remeros indios desarmen las balsas y pieza a pieza las transporten aguas arriba de los escollos para armarlas de nuevo. La pausa es breve, pero suma días. En tanto, ¿qué hacen los viajeros? Aguardan en la orilla, reconocen el paraje y transmiten de él sus noticias a otros viajeros. El "itú" o arrecife se marca en las primeras cartas jesuíticas, cual hito de un camino. Acaso alguien dejó allí un refugio para los que vendrían: una cabaña, un fogón, un desmonte que ofreciese seguridad contra los asaltos de las fieras. De ese testimonio ele-

mental de vida civilizada aprovecharían los sucesivos viajeros en sus etapas de subida y bajada y así debe haber nacido y haberse formado la tradición del lugar cuyas características geográficas estaban marcándole un destino.

Alguna vez he expresado que la Geografía no hace Historia; pero ésta surge y se arraiga como un estilo de vida cuando los hombres conforman su actividad a los rasgos y condiciones de la comarca.

Los altos fondos basálticos, simple accidente geomorfológico, interrumpen la navegación de un río hurtando los beneficios de una actividad comercial económica a tierras de alta productividad que se extienden más al Norte ocupando miles de hectáreas. Tales escollos establecen, pues, natural y fatalmente, un sitio de transición, un punto de trasbordo entre la región productiva y los puertos marítimos habilitados para realizar una distribución universal. La naturaleza, pues, ofrece un punto de apoyo al destino histórico que espera a los hombres que le realicen. Estos llegan en rara complementación de condiciones apenas sobrepasada la primera media centuria del siglo XIX y la conjunción de ambos hechos determina la pujanza de Salto, llevándole de aquel villorrio que merece a Arsène Isabelle en 1833 el juicio "de una aldea que no tiene la mitad de importancia de Paisandú, donde no hay más que cinco casas de azotea, siendo las otras y hasta la iglesia ranchos blanqueados exteriormente", a la activa capital que en ciertos momentos marca rumbos de acción a toda la República con su dinámica múltiple, una de cuyas manifestaciones es la creación de la flota fluvial más activa que exista en el continente americano del Sur.

Examinemos a la geografía y conozcamos a los hombres que complementándose, determinan el binomio creador de aquel Salto señero, que entre los títulos de justo orgullo puede ostentar el de haber asegurado la subsistencia económica y progreso de la nación uruguaya durante la difícil etapa de las últimas seis décadas del siglo pasado.

Cuando la República Oriental surge a la vida independiente y constituida, todas las tierras situadas al Norte del Río Negro constituyen una sola división departamental en la que no hay más núcleos poblados que Bella Unión, Belén, Salto y Paysandú, asentados a la vera del río Uruguay. Más allá, en los 76.000 kms.2 de superficie, se extiende la campaña semi-desértica, sin alambrados, sin más caminos que los naturales trazados por el rumbo certero del baqueano y la pericia de los cuarteadores, que llevan las diligencias y las carretas por la seguridad de

las tierras altas de cuchillas y serranías. Pocas casas: cascos de estancias con arquitectura de fortaleza porque han de defenderse de salteadores, sean indios resentidos, cuatrerros sensuales o extranjeros mal intencionados en busca de tierras en que asentarse o de ganado para arrear.

Poca autoridad, mucho espacio, todo a realizar.

Sobrepasado el límite incierto del país, el Estado brasileño de Río Grande del Sur, con una economía similar a la nuestra y con igual carencia de vías de comunicación. No hay ferrocarriles ni caminos; no hay puertos en la lejana costa atlántica para encauzar las exportaciones e importaciones. El actual puerto ultramarino de Río Grande se habilitará recién en 1911, luego que una compañía francesa obtiene la concesión para abrir el canal profundo y permanente que comunique la Laguna de los Patos con el Atlántico. Aún así, las ricas regiones ganaderas del suroeste del Estado — Quarahy, Uruguayana, Bagé — quedan fuera de la zona de influencia del puerto y la ganadería constituye su gran riqueza comerciable en casi todo el decurso del siglo pasado. La vía económica de encauzamiento de su vida activa es el río Uruguay que también sirve a las tierras correntinas y misioneras, productoras de yerba, cerda, tabaco, los que no pueden desplazarse hacia el Sur por vía terrestre por falta de caminos y medios de transporte. El primer ferrocarril argentino tiende sus rieles en 1857 desde Buenos Aires a San José de Flores; hasta 1880 ningún riel cruza el territorio que encuadran los ríos Paraná y Uruguay. Los que hacen su aparición en el decenio siguiente, son líneas locales y aisladas, sin ninguna conexión que permita sustituir al transporte fluvial que cuenta con la segura ruta del Uruguay.

Otro hecho favorece el uso de esta vía: la libertad de navegación. No se ha dictado ni se dicta en el curso del siglo pasado ninguna disposición que limite la actividad de los barcos argentinos o uruguayos. No hay leyes de cabotaje por las cuales cada país reserve a sus buques el privilegio de comerciar entre los puertos de su territorio. Las embarcaciones de aquellas nacionalidades pueden operar en Montevideo, Buenos Aires, Nueva Palmira, Paysandú, Concordia y Salto en una amplia combinación de itinerarios que favorece el giro comercial, y ampliando las posibilidades económicas, garantizan éxito a las empresas de navegación. Todo el ambiente es favorable, pues, a la habilitación de líneas regulares de navegación que unan la vasta y rica región del Alto Uruguay con los puertos del Plata a través de uno de los puertos fluviales situados en la zona límite de su na-

vegación: Salto o Concordia.

Los dos países tienen igual interés en atraer el comercio exterior de tal región que, en última instancia, irá a incrementar el volumen operativo de los puertos transatlánticos de Montevideo y Buenos Aires. Tal interés aparece desde los primeros tiempos de la organización de ambos Estados del Plata, y se manifiesta por una larga secuencia de disposiciones que otorgan facilidades al comercio de tránsito del Alto Uruguay. "El Universal" de Montevideo decía en su edición del 13 de noviembre de 1833: "Una carta de Entreríos asegura que el Gobierno de aquella Provincia trata de establecer una Aduana en el nuevo pueblo de Concordia, frente a Salto, con el fin de dar tránsito por aquella costa al comercio del territorio del Brasil. Si eso se realizase, y las Receptorías del Uruguay, con particularidad la de Salto, se empeñasen, como ha sucedido alguna vez, en cobrar por entero el derecho a los cueros que de Misiones bajasen en tránsito para puertos extranjeros, contraviniendo a lo dispuesto en el decreto del 25 de Enero de 1830, resultará un perjuicio notable al Estado y particularmente al referido pueblo de Salto".

En este suelto periodístico se resume toda la historia económica de la región considerada, en la segunda mitad del siglo XIX, en la cual el puerto de Salto desempeña una función decisiva. La República del Plata que logre atraer el comercio del Alto Uruguay, se habrá asegurado los beneficios de la mayor concurrencia de la navegación de ultramar.

La República Argentina tiene a su favor la inmensidad del territorio, una mayor población y ciertas características geográficas como el río Paraná por el cual debe encauzarse, necesariamente, la vida de relación del Paraguay. Su comercio exterior utiliza el puerto de Buenos Aires. Hasta 1853, por otra parte, este puerto gozó del privilegio de único habilitado como de ultramar. Toda la producción argentina debía concentrarse en él para la exportación; todas las importaciones, cualquiera fuese su destino: Rosario o Córdoba; las provincias fluviales o las mediterráneas, debían arribar a Buenos Aires para su ulterior distribución. Tenía en contra su desfavorable situación. Colocado al fondo del estuario, alcanzábase por canales de balizamiento deficiente las aguas poco profundas de su fondeadero sin obras de protección, expuesto a todos los vientos. Cuando a partir del 10 de julio de 1853 se abren los ríos Paraná y Uruguay a la libre concurrencia de todos los pabellones del mundo y se habilitan

otros puertos para el comercio exterior como el de Rosario sobre el Paraná y Concepción sobre el Uruguay, la importancia de su exclusividad decae sin que en compensación tenga los beneficios de obras de mejoramiento. Una posibilidad de mantener y de acrecentar su actividad radicaba en la atracción del comercio de tránsito del Alto Uruguay.

La República Oriental tiene a su favor la unidad de su territorio y de su producción y las condiciones favorables del puerto de Montevideo, situado en aguas naturalmente profundas, con abrigado fondeadero y por lo mismo preferido por la navegación de ultramar. En contraste, su territorio reducido y semi-despoblado ofrece una producción limitada que condiciona el uso del puerto ultramarino. Su alternativa, entonces, radica en la posibilidad de servir de puerto de tránsito al comercio del Alto Uruguay.

En el planteamiento de tan importante problema económico, pues, las posibilidades de Buenos Aires y de Montevideo se equilibran. Los gobiernos argentino y uruguayo dictan sucesivas disposiciones destinadas a resolverlo a su favor, utilizando como puertos de trasbordo a Concordia y Salto.

Ambos tienen similares características. Salto ofrece la ventaja de la facilidad de comunicaciones con Río Grande del Sur, no interceptada por ningún río caudaloso; Concordia, en cambio, está menos limitado en el uso del río porque La Cabañada extiende su escollo rocoso más al Norte.

La solución de la disyuntiva, entonces, está en manos de quien aporte el medio más adecuado de transporte; de quien organice y ponga en funcionamiento con mayor eficiencia el sistema de comunicaciones que ligue los centros de producción con los puertos del Plata. Y es a Salto, a los hombres de Salto, a quienes corresponde el mérito de haber llegado a la hora propicia con acierto de su iniciativa, la decisión de su voluntad, el tesón y el entusiasmo engendrados por el convencimiento de la acción útil, necesaria y fecunda.

Por una de esas determinaciones del destino que encauza y amalga todos los factores necesarios a la concreción de una realidad superior, apenas apuntada la primera mitad del siglo pasado, coinciden en el Salto un grupo de nombres dotados de espléndidas condiciones, capaces de gestar iniciativas de gran vuelo y darles realización sobre firmes bases de cálculo, previsión y reservas morales. Tales, por ejemplo, Don Ricardo Williams, Mariano Cabal, Angel y Pastor Texo, Dionisio Trillo,

Saturnino Ribes, Manuel Ferrando, Federico Ugarteche, José Chirif, Diego Lamas. A sus condiciones naturales unen el valimiento de sus relaciones sociales y vinculaciones políticas que les permitirá en el momento necesario obtener concesiones, abreviar plazos y hacer fructificar gestiones.

Mariano Cabal es hombre de negocios hábil y enérgico. En 1858, con varios amigos entre los que figura Pastor Texo, organiza el "Banco de la Villa del Salto", al que sigue el "Banco Comercial" en el que interviene Don Ricardo Williams. Mientras ocupa la gerencia de la institución, construye el edificio que más tarde ha de servir de sede a la Aduana. Vinculado estrechamente con el general Justo José de Urquiza, obtiene el apoyo de su gravitación política como jefe de la Confederación Argentina, la cual va a influir en forma decisiva en la suerte de la "Primera Compañía Salteña de Navegación a Vapor".

Cabal y Williams son socios, a su vez, en actividades ganaderas, habiendo gestionado durante el gobierno de Berro el otorgamiento de privilegio para un procedimiento de conservación de carne fresca cuya invención declaraban pertenecerles.

El Coronel Dionisio Trillo es llevado a ocupar la Jefatura Política del Departamento por el Presidente Berro. Es hombre de realizaciones. A su actividad se debe la terminación de la Jefatura de Salto — que incluye oficinas públicas, cárcel y cuartel — iniciada por el Coronel Diego Lamas, Ministro de Guerra y Marina en el primer gabinete de Berro. Su amistad y aparcería política con Leandro Gómez facilitan las gestiones que realizará para obtener una subvención a favor de la "Compañía Salteña de Navegación a Vapor".

José Chirif, miembro del Directorio del Banco de Salto, le presta el prestigio de su cargo de Vice Presidente de la Junta Económico Administrativa. (1860).

He aquí, pues, un grupo de hombres que por sus condiciones, su prestigio, sus capitales y vinculaciones pueden hacer triunfar cualquier empresa. Pues que son todos vecinos de la villa del Salto, sus iniciativas son acogidas con la confianza que inspira la responsabilidad de sus bienes y acciones.

Ligados a explotaciones industriales y comerciales, conocen las necesidades del transporte y alguien del grupo tuvo la idea de organizar una compañía de navegación que uniera en servicio permanente los puertos del Plata y los fluviales de sus dos grandes tributarios.

El éxito era seguro y Salto se colocaría a la cabeza de

un vasto movimiento económico.

El presbítero Rafael Firpo dice en su "Historia del Salto Oriental" que la iniciativa en la organización de la compañía salteña correspondió al coronel Dionisio Trillo, y el Dr. Fernández Saldaña en su "Historia general de la ciudad y del departamento de Salto" expresa que "Un sindicato de capitalistas locales, a cuyo frente se colocó un hombre de negocios enérgico y hábil, Mariano Cabal, llevó a la práctica este pensamiento audaz".

Acaso nunca se sepa a quien correspondió la idea que pudo tener también, la génesis indefinida que determinó la aparición de Salto: un grupo de amigos se reúnen atraídos por afinidad de intereses y movidos por idéntico afán de progreso. Surgen las palabras; alguien esboza una idea que queda en suspenso; otro la completa y así, por un proceso de elaboración común se configura la iniciativa que alguno, más dinámico, comienza a realizar.

A menos que ponce un prurito de minuciosidad, no interesa hurgar en la búsqueda del primero que pronunció la palabra clave; lo cierto es, para mérito de aquellos hombres, que realizaron lo que concibieron y que con ello dirimieron a favor de la República el viejo pleito de encauzamiento del comercio de tránsito del Alto Uruguay.

Entre los capitalistas de la primera "Compañía Salteña de Navegación a Vapor" hallábase el Gral. Justo José de Urquiza, quien, como dijimos, va a influir decisivamente en su destino.

Constituída la sociedad, su primer gestión se constriñó, naturalmente, a la adquisición de unidades navales y en su elección se advierte la solvencia informativa y responsabilidad con que operan sus dirigentes. Pudieron haber adquirido naves ya en uso, lo que ofrecía la ventaja de la inmediata iniciación de las actividades sociales; pero los organizadores saben lo que se necesita y encomiendan a un astillero inglés la construcción de dos naves — que llevarán los nombres de "Salto" y "Montevideo" — de 200 toneladas de porte y mts. 1.15 de calado, que permitía llegar al puerto norteño con las aguas bajas ordinarias, asegurando así la continuidad del servicio, factor indispensable del éxito buscado.

A poco de iniciadas las actividades, estalla la guerra entre Buenos Aires y la Confederación. Para contrarrestar la flota de Mitre, Urquiza arma la suya ocupando para ello al

“Salto”, en el cual arbola su insignia el jefe Mariano Cordero cuando el 14 de octubre de 1859 fuerza el paso de Martín García para llevar su escuadra al Paraná. Así, por unos meses, quedan desarticuladas las actividades de la Compañía; pero el accionista Urquiza no será insensible a la ayuda recibida que pagará con creces actuando como intermediario Mariano Cabal, su amigo y Gerente de la Compañía.

A fines de 1859, Leandro Gómez, en representación de su Directorio, presentó un escrito al Gobierno uruguayo solicitando una subvención mensual de 1.000 patacones por el término de 6 años, el privilegio de paquete a los barcos y cualquier otro beneficio que en igualdad de circunstancias acordase el Gobierno uruguayo a otra empresa de navegación a vapor que actuase en los ríos Paraná y Uruguay.

Fundaba su petitorio en las sumas elevadas invertidas por la Compañía en la adquisición de los buques “Salto” y “Montevideo”, los que reiniciarían sus respectivos recorridos en Enero de 1860: el primero de Montevideo a Salto con escala en los puertos intermedios de ambas márgenes del Uruguay; el segundo de Montevideo a Paraná con escalas en San Nicolás y Rosario.

Anunciaba el solicitante que el Gobierno de la Confederación Argentina cedería a la sociedad, por tiempo indeterminado, el vapor “Pampero” y la barca “Concepción”. Esta quedaría fondeada en la boca del Guazú o en Nueva Palmira sirviendo de estación de trasbordo entre los dos buques de la Compañía que de allí partirían a sus respectivos destinos; el trayecto entre la barca y los puertos de Buenos Aires y Montevideo sería cubierto por el “Pampero”.

La subvención fué otorgada el 27 de enero de 1860.

A su vez Don Mariano Cabal, el 20 de mayo del mismo año, ajusta con D. Juan Pujol, Ministro Secretario de Estado de la Confederación, el contrato de cesión del “Pampero” y barca “Concepción” para el cumplimiento de los itinerarios indicados. El Gobierno se obligaba a acordar a los buques los privilegios de paquete, a conceder a la Compañía Salteña los terrenos que necesitase en cada puerto para el almacenamiento de carbón y el pago de una subvención de 1.500 patacones mensuales por el término de dos años pagaderos desde el 1° de enero de 1860.

Iniciadas las actividades, se transportan desde el 1° de febrero de dicho año al 31 de enero de 1861, 12.794 pasajeros en la línea del Uruguay y 15.072 en la del Paraná, lo que repre-

senta un promedio mensual de 1.068 viajeros para la primera y 1.257 para la segunda.

Éxito tan franco estimula a la Compañía a ampliar sus compromisos. El 17 de octubre de 1860, es decir: bastante antes del año de reiniciadas sus actividades, Cabal firma con el Gobierno de la Federación un nuevo contrato por el cual se elevarían a 6 los viajes mensuales por el Paraná y el Uruguay; tres de los primeros se extenderían hasta la lejana ciudad de Corrientes. La ampliación de los servicios debería comenzarse no más tarde del 1° de enero de 1861. Así, aquella compañía formada en un puerto uruguayo, se aprestaba a dominar la red fluvial de la cuenca platense.

Sin embargo, la actitud de aquel grupo de fuertes capitalistas de la Compañía que había facilitado la ocupación de algunas de sus unidades para operaciones bélicas, determinó un cambio de orientaciones en la realización de los fines sociales, y el 14 de diciembre de 1860 se hacía circular entre los elementos más representativos de los departamentos del litoral una invitación para suscribir acciones en la “Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor”. Firmábanla Dionisio Trillo como Presidente; Pastor Texo como vice; Saturnino Ribes como Secretario y Manuel Ferrando como Tesorero. Actuaban como vocales Angel Texo, Silvestre Lacaze, Teodorico Nicola, Federico Ugarteche y Juan Claverie. Declarábase en dicha circular que el capital sería de 50.000 patacones para la adquisición del primer vapor, pudiendo ser elevado a 100.000 para la compra del segundo. Pero lo que demuestra el espíritu de los iniciadores y de aquella sociedad salteña, son estas cláusulas de la circular: “El pensamiento que ha presidido a la creación de esta compañía, ha sido el de restablecer en la indicada navegación, los beneficios de la competencia y el interesar el mayor número posible de accionistas. Esa subdivisión del capital social, asegura a la compañía una protección popular, una existencia feliz y duradera, y por consecuencia ventajas lucrativas. A los dos días de promovida la asociación, las listas en la sola villa del Salto no tardaron en cubrir las cuatro quintas partes del capital; pero se acordó tratar de esponder cuantas acciones fuera posible en el litoral y demás puntos en contacto con el Salto para alcanzar el objeto propuesto”.

Detengámonos un momento, señores, para descifrar la posición mental y espiritual que traducen estos párrafos de la circular. Ellos traducen espíritu de cooperativismo, claroiden-

cia en la apreciación de los valores que intervendrán en el triunfo de la idea y fe en las posibilidades latentes en el río que baña al puerto salteño.

La primera Compañía de Navegación había visto comprometido su éxito por la imposición irrefrenable de unos pocos. Los organizadores de la nueva sociedad quieren preservarla de situaciones similares mediante una amplia asociación de capitales. Pero no quieren, no buscan el capital abundante propicio a la especulación y proclive al dominio, sino aquel que por estar relacionado con el tipo de actividades a desarrollarse, asegure a la empresa un aporte de esfuerzos e intereses determinantes de prosperidad. Y tal fe se revela en la iniciativa, que apenas expuesta en Salto se cubren las 4/5 partes de los fondos precisos.

Con esos fundamentos de fe, idoneidad y asociación es que se construyen las más firmes realizaciones humanas. Y las realidades alcanzadas a poco andar por la "Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor" lo prueban en forma fehaciente.

Su primer año de funcionamiento proporcionó una utilidad del 103 %; en 1865, cada acción de 100 patacones se cotizaba a 550 luego de haber recibido un dividendo del 66 %. Pero acaso más importante que estos resultados era el espíritu de acción que animaba a los sucesivos directorios.

En 1865 se contrató con astilleros ingleses y por un valor de 14.500 libras, la construcción de un barco menor que el "Río de la Plata" pero de capacidad superior del desaparecido "Villa del Salto" — cuyo nombre tomaría — apto para navegar en toda la extensión de la línea; en las tierras del Norte, más allá del arroyo Sauzal, levantó talleres y colocó las gradas de un varadero, orígenes de la más grande factoría naval del Uruguay en todo lo que resta del siglo; allí, con operarios del lugar y apelando a empresas salteñas se armó el "Solís", cuyo casco y máquinas se construyeron en Inglaterra; subvencionó empresas de diligencias para coordinar con los barcos el transporte de pasajeros desde las zonas interiores del país; se adquirieron boyas de hierro para balizar el río y se organizó la tablada para favorecer operaciones de carga de los barcos.

La voluntad de hacer no dejó librada a la intervención oficial la satisfacción de necesidades; se adelantó a ella y en la tarea se aunaron todas las fuerzas y todos los hombres de Salto que viven el júbilo del río, fecundo dispensador de bienes.

La prensa de mayo de 1864 celebraba el descubrimiento de un canal que permitía salvar el escollo del Hervidero, con la misma fruición con que la de agosto de 1860 había informado del viaje del "Salto" hasta Uruguayana, pasando sobre las rápidas burbujeantes acompañado del silencio expectante de los viajeros.

En 1866, Saturnino Ribes realizó a sus expensas obras de derrocamiento que — según se informaba — ampliarían en un mes el período de la navegación regular; y para que Don Luis Reuelta efectuase el balizamiento del nuevo canal, el taciturno armador ofreció la colaboración de una nave de su propiedad. Meses antes, en octubre de 1865, una de las grandes crecidas periódicas permitió que numerosas embarcaciones del Alto Uruguay bajasen al puerto de Salto cargadas de mercaderías. "Nuestro puerto presentaba una vista agradable — comentaba el periodista — al estar en él más de cuarenta buques de cabotaje en carga y descarga". Y "El Salteño" del 29 de octubre, destacando la dedicación del Receptor de Aduanas, D. Bernabé Mendoza, celebraba: "El jueves y el viernes toda la población ha podido verificar el hecho de ver la Aduana abierta desde las siete de la mañana hasta las siete de la noche, facilitando el inmenso despacho que originaba la gran creciente del Uruguay. Un hurrah! al Sr. Mendoza por ser liberal y progresista".

Salto se ha transformado en una gran plaza comercial; el instrumento de forja han sido las proas afiladas e inquietas de las naves que había hecho construir. Le apoya el liberalismo comercial que se inicia con el advenimiento de Don Bernardo Berro al Gobierno y una de cuyas manifestaciones más destacables es la ley de Aduana de 1861 que organiza el comercio de tránsito con disposiciones tan fundamentales que subsisten todavía. Ellas permiten ampliar la intervención de la capital norteña en el comercio del Alto Uruguay, llevándola a un grado de prosperidad apto para generar nuevas iniciativas.

A principios de 1868 se inauguró la "Atalaya Mercantil", algo así como una Bolsa de informaciones comerciales necesaria al mejor conocimiento de las novedades del mercado. "En ese establecimiento — decía "La Tribuna" — se pondrán los comerciantes al corriente de cuanto pueda interesarles respecto al movimiento mercantil de la población, terrestre y marítima, del estado de plaza, etc. El cambio de ideas hará surgir algunas especulaciones y empresas de gran provecho... Nuestro comercio

ha probado su espíritu de empresa y su predisposición a la asociación...”

El periodista conocía bien, evidentemente, el espíritu salteño. Cuatro meses más tarde ese sentido de empresa y de asociación se hacía presente ante el Gobierno de la República para interesarlo en una obra intensamente reclamada: la construcción de un muelle que permitiese al activo puerto fluvial, centro de compañías armadoras, llenar cumplidamente su función de puerto de tránsito. Pero es deseo del pueblo que tal obra se realice con aquel impulso y mediante aquella intervención con que se derrocaban escollos y se balizaban los pasos difíciles del río, porque Salto actúa con su voluntad realizadora que no sabe de las esperas generalmente largas de la decisión oficial. Es por eso que el 22 de junio de 1868 el comercio de la plaza se dirige a D. José Bustamante, senador del departamento, para que haga entrega al Presidente de la República de un memorial referente a la necesidad de dotar al puerto del muelle adecuado, para cuya construcción se compromete a adelantar los fondos requeridos. “Los abajo firmados — declaran categóricamente — anticiparán los fondos que fueren necesarios para contratar y pagar dicha obra, nombrando de su seno una comisión, quien someterá previamente la obra a la superior aprobación de V. E. y correrá con la construcción de ella, llevando exacta cuenta de los fondos recaudados y de su inversión hasta el pago total y amortización”. Los fondos para ésta provendrían de la recaudación del impuesto creado nueve años antes para ese fin y aplicados a otros, en tanto las operaciones fluviales se cumplían con dificultades en un largo paredón.

Salto sabe que su destino está en el río que discurre manso y promisor frente a su puerto y para apresarlo trabaja con fe, comprensión y voluntad que no se enajenan a decisiones de terceros. Ha organizado ya líneas de vapores que tornan fecundo el fluído camino; tendrá su muelle, más tarde. En tanto, la amplia casona levantada por Cabal sirve de Aduana, las empresas comerciales subvencionan líneas de diligencias para que afluyan al puerto los viajeros del interior, el Banco del Salto cumple su función social de emisión y descuentos y se dedican espacios abiertos para que operen las carretas que llegan de Uruguayana, desde Itaquí, Tacuarembó y Bagé trayendo los frutos de la campaña, para retornar a sus puntos de origen cargadas de sal, de herramientas y de cuanto exige la vida de la región, que va cobrando ritmo intenso desde que las compañías de

navegación hicieron posible la comunicación regular del Alto Uruguay con los puertos platenses abiertos a todos los horizontes.

Sin embargo... Para quien tiene voluntad de construir, la vida es un eterno empezar. La inquietud se renueva con cada amanecer y cada ocaso no es sino una tregua para el nuevo brío empezar.

El transporte por tierra es lento; las diligencias y carretas alargan el tiempo en las deficiencias de las sendas trilladas y sin reparar. Lo detienen los vados henchidos de los ríos; lo salpican de tedio el trabajoso avanzar por los pantanos. El río es el camino expedito siempre y las máquinas a vapor trabajan noche y día incrementando la capacidad de los buques. Hay un vacío de discontinuidad en su conexión con el transporte por tierra. La solución puede estar en aquel otro transporte a vapor para el que no cuentan los baches del camino ni el barro pegajoso ni las aguas desbordadas.

En 1865 no existen ferrocarriles en el país; en Montevideo, el ambiente gubernamental ha recibido alguna vez la sugestión de construirlos. El ciudadano uruguayo Senén Manuel Rodríguez presenta bases firmes para la empresa de construcción de una línea que uniría a la capital de la República con Durazno. Esto ocurre a principios de 1866; un año antes, el diario “La Tribuna” de Montevideo recogía en su edición del 16 de marzo una correspondencia del Salto que vale la pena transcribir en sus párrafos fundamentales: “La providencia arrojó un peñasco en medio de nuestro gran río Uruguay — dice — el vapor recorre sus aguas pero llegado allí, la mano de la naturaleza le dice: detente! Al genio de la industria, al espíritu de asociación y de progreso le toca decir: adelante!”

“Ahí está la coqueta ciudad de Salto, cuyas plantas besa el caudaloso Río, con un comercio floreciente y rico, ahí está pidiendo que el vapor que le ha dado vida impela también las locomotoras de sus trenes, cargado hoy en pesadas carretas, al paso del buey. Es una necesidad vital para el Salto el establecimiento inmediato de una vía férrea que uniéndolo con los pueblos de Misiones dé actividad al inmenso comercio que se efectúa allí”.

Y luego de analizar las posibilidades económicas de la iniciativa, agrega: “Hay una base fija para esta realización: el comercio de importación y exportación del Salto, el número de pasajeros que se centuplicaría... El ferrocarril uruguayo es por consiguiente realizable... Arriba, pues, los amigos del pro-

greso; busquemos sin demora los capitales para emprender el gran camino de hierro del Salto, hagamos los estudios necesarios para preparar esta gran empresa!"

En su edición del 3 de octubre de 1866, por los días en que se acordaba la concesión a Senén Rodríguez para su Ferrocarril Central del Uruguay, el periódico salteño "El Eco de los Libres", insistía en la idea del futuro Ferrocarril del Noroeste "para que se fijen en ella los que han planteado y llevado a cabo empresas que en un principio parecían arriesgadas y que después dieron el resultado que palpamos. Nos referimos al Banco Comercial y a la empresa de vapores. El pueblo del Salto ha dado el recomendable ejemplo de que, ante el interés verdadero y bien entendido de la localidad, cesan los antagonismos de una nacionalidad y de política; en estos casos todos son salteños".

¿Cayó la idea en un terreno estéril? En Asamblea celebrada meses más tarde por los accionistas de la "Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor", uno de los socios, un señor Sarini, propuso que se autorizase al nuevo Directorio a destinar los fondos necesarios al estudio del trazado de la línea férrea de Salto a Uruguayana, lo que se aprobó. Años más tarde el ferrocarril fué una realidad y el incremento comercial e industrial del Salto iba a detener en las afueras de la ya extendida ciudad, los sombríos celajes de los muchos períodos de crisis por los que atravesó la República en aquellos tiempos en que el aprendizaje de la democracia se efectuaba sobre los campos teñidos de rojo. Y en 1895, los talleres del ferrocarril Noroeste ponen en funcionamiento la primera locomotora a vapor construída en Sudamérica como fué una de las unidades construídas en los astilleros salteños — según referencia del Dr. César Gutiérrez — el primer barco del mundo que adoptó el alumbrado eléctrico.

Lamentablemente, aquel ferrocarril no iba a ser el único que se tendiera sobre los campos uruguayos cual rúbrica de una gran esperanza de progreso. Al finalizar el siglo, las líneas paralelas atraviesan la República de frontera a frontera y Salto pierde todo el tráfico de la zona contigua a Rivera. Si la ciudad-puerto absorbe la competencia, es porque con más capacidad que nunca trabajan las unidades de las "Mensajerías Fluviales del Plata", compañía organizada por aquel ex-Secretario de la "Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor".

Nada detiene el impulso de Saturnino Ribes: ni la com-

petencia del Ferrocarril Central del Uruguay ni la lucha que le entablan "La Platense", primero; Nicolás Mihanovich, luego. Ajusta tarifas, moderniza naves. A principios de 1898 se reforman y amplían los talleres del astillero y se inicia la construcción de un gran varadero que recibe las quillas del "A. B. C." y del "Dorado".

Pero el 24 de junio de aquel mismo 1898 fallece el hombre excepcional; el creador, el nervio y cerebro de la compañía. Dos meses más tarde, en un sanatorio de Buenos Aires, fallece también el mejor colaborador de Ribes: Tomás Elsee, que de las riberas del Clyde había trasladado a las del Uruguay su experiencia de técnico y su lealtad. A Ribes y a Elsee habían precedido el que fuera la otra gran columna de la empresa, Enrique Hardy, antiguo herrero y luego organizador y jefe de los astilleros de Pueblo Nuevo.

Al mismo tiempo, los ferrocarriles completan su anillo de hierro. Los rieles llegan al Salto y empleando el atractivo de las bajas tarifas arrebatan al puerto las cargas llegadas para seguir río abajo, pero que no tienen más las naves creadas por la decisión de los hombres salteños y que desde hacía casi medio siglo dominaban la red fluvial tributaria del vasto estuario platense.

Se alejan muchos buques; los astilleros entran paulatinamente en un ritmo de pausa. La niebla del río se levanta sobre el puerto y sobre Pueblo Nuevo para cubrir las máquinas relucientes con una pátina de abandono, en tanto las aguas se llevan muy lejos, hacia el Sur, el rumor de los talleres sobre los que cae el gran silencio de la desocupación.

Señores:

En el noble e ingenioso arte de la heráldica, los blasones resumen los atributos más depurados de una estirpe; los que caracterizan las sumas virtudes de una heredad. El escudo de Salto ha recogido como motivo central, la imagen estilizada del río, de su río. Porque él determinó el sitio propicio para el surgidero de las naves que hicieron su grandeza y vitalizó la colectividad caracterizándola con rasgos particulares.

Si el discurrir del río prestó sonoridad al prestigio de la ciudad, la lanzadera de las naves armadas en su puerto tejió la urdimbre brillante de su cultura y su progreso.

Si bien es ya recuerdo el ajetreo fecundo del astillero; si sólo esporádicamente una nave deshilacha su estela huidiza

en la corriente, no por eso deja de ser el río promesa segura de bienes que han de revitalizar la capital norteña. Ese caudal de agua estéril que se despeña por los desniveles del lecho, es energía latente que puede ser transformada en luz y en fuerza motriz para que dé más impulso a las industrias y sea más frutos en las huertas y más felicidad en la vida del hombre.

El Salto de hoy tiene una misión que cumplir con su río — fuente generadora de energía — como la tuvo el Salto del siglo pasado con el río: vía de transporte. Esa misión es la de estimular la voluntad de los hombres para que la promesa del agua sea hecha realidad.

Hemos visto cómo en estos días se movilizan los hijos de Salto acicateados por la comprensión del destino histórico que les deparó la Geografía. Y bien está que así se proceda, pues hoy como ayer y como siempre, la plenitud de un destino se construye con el tesón que reinicia cada día la labor suspensa en la tregua reparadora de la noche. Hay siempre un equilibrio entre el esfuerzo y la conquista. La arcilla se modela fácilmente, pero la forma no persiste lo que la lograda del granito que impone la fatiga del esfuerzo, la percusión tenaz de la masa y del cincel que si cansan el músculo, anticipan luminosidades de eternidad en la chispa que salta de la herida compacidad pétrea.

Además, señores, la lucha del Salto de hoy por el dominio de su río dentro de las nuevas posibilidades que le ofrece, mantiene una continuidad histórica del proceso vital por el que el Salto del siglo pasado fué una colectividad rectora en el ámbito del país. Hoy como ayer las aguas del Uruguay discurren saturadas de bienes en potencia. Una disposición anímica colectiva, tensa hacia las iniciativas de la hora, alerta en la captación de las necesidades y decidida en las realizaciones, llevó al pueblo salteño a la posición de forjador de un destino singular. El ejercicio de esas mismas virtudes le asegurará el porvenir, porque las realidades geográficas son las mismas y encierran equivalentes posibilidades.

Si la contemplación del pasado ha de traducirse en consecuencia fecunda, necesario es que se busque y traiga a primer plano la razón del suceso. Por eso creemos que Salto, en esta jubilosa celebración de su origen dos veces centenario, debe prestar especial atención a la filosofía de su Historia y arrancar de ella la motivación vital de su accionar.

Echense, en buena hora, las campanas a vuelo saludando la aurora lejana; pero que el repiqueteo jubiloso no aho-

que la voz magistral de los que desde el fondo de una centuria están dictando la lección que legitima el orgullo de salteño. Aquellos hombres del siglo pasado supieron salir a la liza de la acción, armados caballeros con atributos de fe y voluntad realizadora, afirmando su pujanza en la firme asociación de energías individuales. Un haz de voluntades hacia un solo objetivo.

Por sugestiva coincidencia histórica, en la iniciación de cada siglo de su existencia, Salto debe ligar su destino al río que le margina, cumpliendo con él una misión de trascendencia nacional. En el que quedó atrás, le valorizó como ruta de transporte haciendo posible la comercialización de la producción nacional, iniciando al país en la industria de la construcción naval metálica, creando nuevos centros poblados y dando impulso decisivo al comercio de tránsito, beneficiario de una vasta zona continental. En el que se inicia, debe lograr el aprovechamiento de su energía potencial para que la República alcance sustanciales beneficios, solucionando inquietantes problemas industriales y económicos, dando mayores márgenes de productividad a la tierra por obras de regadío y acercando a las rutas de ultramar, otra vez, aquellas regiones internas del continente que estuvieron comprendidas en la zona de influencia de este puerto.

Que la realización del proyecto de hidroelectrificación sea el motivo de concitación de voluntades de este pueblo en la centuria que se inicia. Y si un día, por consecuencia de ese tesón, sobre el lecho de rocas milenarias se levanta el muro de la represa para que modulen las aguas su canción de luz, Salto debe pedir que en lo más alto de su construcción sea esculpido su escudo, porque serán atributos de la magna obra, los mismos que combinan en su trilogía, los elementos emblemáticos que han distinguido siempre a esta ciudad: el trabajo, la ciencia y el río.

Publicación del Comité Ejecutivo
de Festejos del Bi Centenario de la
ciudad de Salto. — — — — —

Impresora Salto S. A.
Amorim 150 — Salto
