

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CUYO
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
INSTITUTO DE HISTORIA**

**REVISTA
DE
HISTORIA AMERICANA
Y ARGENTINA**



AÑO V

Nros. 9 y 10

**MENDOZA
1964 - 1965**

INSTITUTO DE HISTORIA

Director

Dr. Edberto Oscar Acevedo

SECCIÓN DE HISTORIA AMERICANA

Encargado de la Jefatura
Dr. Edberto Oscar Acevedo

Ayudante de investigación diplomado
Prof. Nicolás Bustos Dávila

Ayudante de investigación alumno
Srta. Nubia María Elisabet Poujade

SECCIÓN DE HISTORIA ARGENTINA

Jefe

Prof. Jorge Comadrán Ruiz

Ayudante de investigación diplomado
Prof. Marta Beatriz Herrera

Ayudante de investigación alumno
Srta. María del Carmen Mañas

SECCIÓN DE HISTORIA REGIONAL

Jefe

Dr. Pedro Santos Martínez

Ayudante de investigación diplomado
Prof. Ramona del Valle Herrera

Ayudante de investigación alumno
Srta. Carmen Ignacia Romero

SECCIÓN DE HISTORIA GENERAL

Jefe

Prof. Rosa Mercedes Zuluaga

Ayudante de investigación diplomado
Prof. Nélida López de Ferrari

Ayudante de investigación alumno
Srta. Marta Bronislawa Duda

Ayudante de biblioteca
Sra. Matilde Albasa de Domínguez

Queda hecho el depósito que previene de la Ley N° 11.723

Impreso en la Argentina - Printed in Argentina

Director de esta publicación
DR. EDBERTO OSCAR ACEVEDO

INDICE GENERAL

Artículos

<i>Historia Americana</i>	<u>Pág.</u>
ROSA MERCEDES ZULUAGA: Los primeros caminos y su incidencia en la incipiente economía de la región de Cuyo	11
EDBERTO OSCAR ACEVEDO: El Virrey Arredondo y el proyectado avance de la frontera en el Chaco	45
 <i>Historia Argentina</i>	
MARIO GUILLERMO SARAVÍ: El tratado de San Miguel de las Lagunas y la política nacional de Pedro Molina	65
ENRIQUE DIAZ ARAUJO: El Trasadino. Aspectos de su frustrada historia	99
CARLOS HERAS: El soborno de la escuadra de la Confederación en 1853 (Publicación en homenaje)	143

Correspondencia y canje:
Instituto de Historia
(Sección de Historia Americana)
Rivadavia 544 - Mendoza
República Argentina

HISTORIA AMERICANA

LOS PRIMEROS CAMINOS Y SU INCIDENCIA EN LA INCIPIENTE ECONOMÍA DE LA REGIÓN DE CUYO

Consideramos oportuno advertir al lector que en el presente trabajo nos proponemos abordar un problema que se nos presentó desde el momento que empezamos a incursionar en la investigación de los primeros tiempos de la vida histórica de la región cuyana.

El tema a que nos referimos trata concretamente sobre la determinación de cuándo, cómo y porqué se produjo la primera modificación del "status" económico de la región de Cuyo, y cuáles fueron sus consecuencias, para la incipiente vida regional.

Sin desconocer, por cierto, la complejidad de factores que intervienen en todo proceso de crecimiento, en el caso que vamos a analizar sin embargo, se presenta con cierta nitidez un factor que, flexionando la situación primitiva de la región, va a contribuir a dar el impulso inicialmente significativo a la economía regional.

Este factor fue la comunicabilidad que alcanzaron las ciudades de la zona las que, después de superar una lenta etapa de arraigo y estabilización, consiguieron, gracias a los caminos que se abrieron y a la actividad que por ellos se inició, promover el arranque inicial de su estancada economía.

Por lo general se ha dado por sentado que la comunicabilidad que llegó a tener esta región fue el resultado natural de un proceso de desarrollo interno de su industria madre —la vitivinicultura—, que obligó a los colonos a buscar la salida del excedente de su producción abriendo caminos que los comunicara con los mercados del este.

Esta explicación, que puede ser válida para otros casos, no lo es para el que nos ocupa, porque a nuestro juicio, este enfoque equivaldría tanto como invertir el problema y confundir los efectos con las causas.

Por eso, y para fundamentar nuestro análisis hemos tenido que realizar primero, una somera reconstrucción de la primitiva situación de las ciudades cuyanas hasta el momento en que se inicia la apertura de los caminos por acción de la corriente colonizadora del norte, precisando los descu-

brimientos de las rutas que, directa o indirectamente, incidirían sobre la región cuyana.

Luego hemos analizado el tráfico que empezó a circular por ellas para averiguar en qué medida y forma esta actividad gravitó sobre la economía local.

Acorde a esta problemática hemos dividido el trabajo en dos partes. La primera trata sobre la crónica de los descubrimientos de los primeros caminos a fin de precisar las vagas referencias que hasta ahora se han venido manejando con respecto a estos datos.

En la segunda parte, entramos directamente al análisis de la situación económica de Cuyo, en función a la modificación creada en la región por la comunicabilidad y el tráfico extrarregional.

I

SITUACIÓN PRIMITIVA DE LA REGIÓN Y EL DESCUBRIMIENTO DE LOS PRIMEROS CAMINOS

La ocupación de la región de Cuyo por mandato del Gobernador de Chile Don García Hurtado de Mendoza con vistas a favorecer a sus capitanes y facilitar, al mismo tiempo, la comunicación con el Tucumán (1) —cuya jurisdicción era pretendida por Chile en ese entonces— (1561)— señala el comienzo de la colonización de la región cuyana (2).

Después de los conocidos sucesos ocurridos entre los caudillos de las expediciones de fundación —reflejo del cambio político promovido por la salida de Don García y el nombramiento del Mariscal Francisco de Villa-

(1) La comunicación de Chile con el Tucumán se hacía siguiendo el antiguo derrotero del famoso "Camino del Inca", que como es sabido, unía el Potosí con Chile pasando por la región montañosa del noroeste argentino y cruzando la Cordillera a la altura del paso de San Francisco. Como este camino continuaba hasta Cuyo para internarse luego, a la altura del paso de Uspallata, hacia Chile, se pensó reforzar esta comunicación colonizando la región cuyana. Ver el itinerario de este camino en el gráfico publicado por LEVILLIER Roberto, *Guerras y Conquistas en Tucumán y Cuyo, Fundación de Mendoza, San Juan, San Miguel de Tucumán y Córdoba por españoles de Chile y Charcos 1554-1574*, Buenos Aires 1945, pág. 28.

(2) La región de Cuyo descubierta en 1551 por Francisco de Villagra en su viaje de regreso del Perú trayendo refuerzos para Valdivia, y de cuya oportunidad encomendó las comunidades indígenas de sus principales valles, era término jurisdiccional transmontano de la Gobernación de Chile. El proyecto de su colonización figura ya en una carta dirigida al Rey del 15 de enero de 1559, transcrita y comentada por Levillier. Los temas documentados sobre descubrimiento y colonización de la Región de Cuyo han sido exhaustivamente tratados. Mencionamos como obra básica: LEVILLIER Roberto, ob. cit.

gra— queda en 1562 como saldo positivo la instalación de dos ciudades, Mendoza y San Juan, que sin pena ni gloria se incorporan a la gobernación de Chile.

Fundadas pues, en una dilatada región árida poblada por escasas y divididas comunidades indígenas repartidas en confusas y superpuestas encomiendas; separadas de la ciudad cabecera por la mole de la Cordillera Nevada accesible sólo en los meses estivales; sin mayores perspectivas que unas vagas e inciertas noticias sobre la existencia del ansiado mineral, estas ciudades nacieron bajo el signo del desamparo y la inestabilidad.

Sus primeros pobladores sin más recursos que sus propias fuerzas y sin ayuda alguna de la ciudad cabecera, —atenaceada por la guerra de Arauco— tuvieron como quehacer inmediato y urgente sacar a flote estos tambaleantes e indecisos núcleos urbanos.

En efecto, al poco tiempo de fundadas la amenaza de un despoblamiento pesaba sobre ellas debido al ausentismo de sus principales encomenderos y a la deserción de una parte de sus pobladores que, desalentados por los magros resultados de esta empresa pobladora, no tardaron en abandonar la región (3).

Pronto esta región cayó en el descrédito y su fama de tierras pobres y remotas llegó a ser proverbial, hasta el punto, que "no había mayor mortificación como obligar a uno de Chile a pasar a vivir a Cuyo, ni se podía dar a ninguno castigo más riguroso que echarlo a esta región que más bien parecía destierro" (4).

Pese a estas circunstancias desfavorables a las que se sumó la secuela de una política de despojos y favoritismos que vició desde un comienzo el régimen de los primeros repartimientos cuyanos, estas ciudades lograron establecer su problemática existencia, después de superar una aguda crisis entre los años 1563-1564 y 1565, en que estuvieron a punto de ser despobladas.

El milagro de supervivencia se debió al esfuerzo de un puñado de pobladores que decididos a sustentar la "vecinidad" se nuclearon en torno a sus

(3) Como dato ilustrativo tenemos el caso de la ciudad de Mendoza: de un total de 90 personas que se vincularon a esta ciudad entre los años 1561, 1562 y 1563, sólo 38 ó 40 se afincaron en ella. De este saldo, unos 30 vecinos se movilizaban hacia Chile entre los años 1563, 1564 y 1565; de manera que hubo un momento en que solamente existían en la ciudad "12 ó 13 hombres". El resto regresó después de 1566 compelido por drásticas disposiciones del gobierno chileno. La nómina de personas y registros correspondientes relativos a estos años, figuran en un trabajo nuestro: "ZULUAGA Rosa M., *El Cabildo de la ciudad de Mendoza. Su primer medio siglo de existencia*, Instituto de Historia, Mendoza 1964, pág. 26 y apéndices.

(4) OVALLE Alonso de, *Historia descripción del Reino de Chile*, 2 Vols., Santiago 1888, T. I, págs. 133 - 134.

respectivos "Ayuntamientos" y empezaron a encauzar la vida ciudadana mediante la acción comunal y la administración de justicia.

En Mendoza, por ejemplo, el Cabildo hizo frente al problema de afianzamiento y estabilización de la ciudad, adoptando una política liberal en materia de reparto de tierras y solares, tendiente a favorecer a los vecinos radicados con nuevas mercedes y a atraer nuevos pobladores concediendo tierras a todo "estante" o "habitante" que manifestara intenciones de avecindarse en ella (5).

La disponibilidad de tierras vírgenes pero feraces gracias al oportuno riego de las acequias indígenas, lo atemperado del clima y el trabajo del indio comarcano, echaron las bases de la incipiente economía cuyana. Es así como a los pocos años de ocupada esta región empezaron a prosperar los cultivos en los ejidos urbanos.

Las improvisadas sementeras y chacras primitivas de la ciudad de Mendoza fueron transformándose en huertas o quintas donde se alternaban los cultivos de hortalizas con el de los árboles frutales; luego empezaron a fructificar las primeras parras traídas desde Chile y con ello a prosperar las pequeñas parcelas de viñas que juntamente con las tierras para trigo, lino y cebada constituían la base de los cultivos de los predios rurales, que al finalizar el siglo XVI resaban los límites de su ejido y se extendían en sus adyacencias.

Un proceso similar tuvo la agricultura de la ciudad de San Juan de la Frontera según los datos que nos ofrece Horacio Videla en su *Historia* (6), con la ventaja, al parecer, que el cultivo de la vid fue más rápido y precoz que el de Mendoza (7).

Lenta y paulatinamente las ciudades se fueron afirmando en base al desarrollo de su actividad agrícola. Para el año 1580 se reconocía a esta región

(5) De ahí que gran parte de los acuerdos que registran las actas capitulares de estos años traten sobre otorgamiento de tierras y solares. Así, de un total de 30 sesiones entre los años 1566 y 1567, 18 fueron dedicadas a dar acuerdo sobre donaciones de chacras y solares. Ver. ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Actas capitulares de Mendoza*, T. I, años 1566 - 1609, Buenos Aires, 1945.

(6) VIDELA Horacio, *Historia de San Juan (Epoca colonial) 1551 - 1810*, Academia del Plata, Buenos Aires, 1962. Allí leemos: "A partir del nombramiento del capitán Juan Jufré como Gobernador y Capitán General de Cuyo, 1562, todos los exponentes de la agricultura peninsular pasarán a la banda andina oriental".

"Las primeras tierras de cultivo fueron las aldeañas a la ciudad de San Juan, de fácil atención y riego. A la cabeza de esas Puyuta (Desamparados), las Chimbas y Albardón. A continuación, la región de Huacacache, con sus tierras que inundan las aguas que le vuelcan los ríos de San Juan y Mendoza", pág. 416.

(7) Para el año 1569 los documentos sanjuaninos mencionan ya la existencia de viñas; en tanto que en Mendoza la primera referencia de viñedos es de 1595. *Ibidem*, pág. 417. Sin dejar de reconocer que esta pauta documental puede ser de tipo circunstancial, es muy posible admitir la precocidad de los viñedos sanjuaninos con respecto a los de Mendoza, dadas las condiciones climáticas de la parte norte de Cuyo.

como tierra pobre pero "adonde había que comer". La llegada de nuevos pobladores empieza a notarse en esta época para hacerse más sensible en la década de 1590 a 1610 (8).

Es así como al promediar el siglo XVI las ciudades cuyanas, alcanzaron la etapa de estabilización después de superar un lento proceso de arraigo. Pero las enormes distancias de espacios vírgenes que las separaba del Tucumán y la precaria y riesgosa comunicación con Chile hicieron que la vida ciudadana en estos años se agotara en trajinar doméstico, cerrado y reducido al limitado ámbito que abarcaba su escaso equipo humano.

Para estos años los encomenderos de la región empezaron a imponer a sus indios el servicio forzoso por medio de "las mitas" y "el alquiler", haciéndolos pasar "una vez al año la cordillera" para que fueran a servir a los hacendados chilenos (9).

Esta actividad lucrativa contribuyó a la exploración y conocimiento de los respectivos términos jurisdiccionales de las ciudades (10), al incitar a los encomenderos a realizar continuas "entradas" y "corredurías" para reclutar indios de los poblados apartados, llegando hasta más allá del Diamante y Coya Canto, términos de la ciudad de Mendoza (11).

Como resultado de este trajinar hacia los poblados indígenas surge una red de sendas internas que convergen hacia los núcleos urbanos, que en realidad no son más que las antiguas sendas indígenas, aprovechadas ahora para el desplazamiento de las "mitas". A los cinco años de fundada la ciudad de Mendoza, el Cabildo dispuso, "atento a ser cosa necesaria para el bien de la

(8) Según los registros de la población mendocina que hemos efectuado, relativos a estos años, hemos reconocido una etapa lenta de afluencia de pobladores entre los años 1570 a 1590 (se registran 35 moradores y vecinos nuevos); y otra de afluencia más notable entre 1590 a 1610 en que 75 personas nuevas figuran en la ciudad. *El Cabildo de la ciudad de Mendoza*, ob. cit., pág. 27 y apéndices.

(9) Esta práctica, iniciada alrededor de 1570, se mantendrá durante el siglo XVII, dando origen a la famosa "saca del indio huarpe" por la que Cuyo se convirtió en región suministradora de mano de obra indígena a Chile. Este tema ha sido estudiado exhaustivamente por los historiadores chilenos. Ver, JARA, Alvaro, *Importación de trabajadores indígenas en el siglo XVII*. Apartado de la "Revista Chilena de Historia y Geografía", N° 124. Santiago de Chile 1958.

(10) Es sabido, por las respectivas actas de fundación de estas ciudades, profusamente publicadas, que los límites de la ciudad de Mendoza se extendían: hacia el S. hasta el valle del Diamante, hacia el E. hasta las tierras de Conlara y Coya Canto, al N. hasta Guanacache y al O. hasta la Cordillera Nevada. La ciudad de San Juan: de S. a N. desde las Lagunas de Guanacache 30 leguas hacia arriba, por el E. hasta el calle Lampa y por el O. hasta el valle de Catalve.

(11) Por auto del 16 de noviembre de 1775 el gobernador de Chile Rodrigo de Quiroga, prohibe de modo terminante al Cabildo de Mendoza patrocinar o autorizar empresas de descubrimiento o salida de gente armada fuera de los términos de la ciudad (A.C.M. I, págs. 154-155). Estas salidas avanzadas hacia el este, que se realizan hacia el año 1574, fueron hechas para defender los poblados limítrofes a la jurisdicción cordobesa de las incursiones de los encomenderos de esa ciudad.

república”, señalar los caminos acostumbrados y que al “presente se usan que son el camino de Santiago, asimismo el de San Juan y el camino que al presente va para Uco”. Además de estas vías principales, se señalaban en el mismo documento, los caminos que llevaban a las poblaciones indígenas comarcanas tales “como los que van para Guaymale, a don Felipe, a Anato y a Allaloo” (12). Poco después la ciudad tenía comunicación con los pueblos de Guanacache, Diamante y Conlara.

En lo que respecta a San Juan, situada “en triángulo con las ciudades de Santiago de Chile y la Serena a cincuenta leguas de ella —según informe de su Cabildo del año 1573— y a su oriente casi derecho del Río de la Plata y a ciento veinte leguas de la fortaleza que dicen de Gaboto”, (13) tenía en esta época caminos internos hacia el valle de Zonda, “que era camino real hacia Catalve” (Calingasta), Albardón, las Chimbab, Valle Fértil y las Lagunas de Guanacache, sin contar por supuesto, la vía principal que la unía a Mendoza.

Estos caminos señalan el ámbito de circulación que alcanzaron las ciudades cuyanas al llegar al año 1580 aproximadamente. Prácticamente el camino a Santiago de Chile, con todos sus riesgos y accesibilidad temporaria, (14) constituía la única vía que vinculaba la región cuyana con los otros núcleos urbanos trasandinos, en tanto que por el N., E., y S. sólo tenía la inmensidad de un espacio inexplorado que la separaban del Tucumán, (15) del Río de la Plata, del Estrecho de Magallanes, referencias geográficas conocidas en la época pero inalcanzables para los pobladores de esta región. La tarea de abrir “puertas a la tierra” era para estas ciudades una empresa que sobrepasaba las posibilidades de sus escasos medios y las fuerzas de su menguada población.

1. — *Los descubrimientos de los primeros caminos interregionales (1573-1580)*

La comunicación de Cuyo —y por consiguiente la de Chile— con el Tucumán y el litoral Atlántico fue el resultado epigonal de las vicisitudes y alternativas de la colonización norteña y de su expansión hacia el sur.

(12) A.C.M., I, págs. 55-56.

(13) A.G.I.S., Acta del Cabildo de la ciudad de San Juan de la Frontera del 8 de octubre de 1573, Audiencia de Chile, Leg. Nº 30.

(14) El itinerario del camino a Santiago de Chile, por el paso de Uspallata y siguiendo el famoso camino del Inca, es perfectamente conocido gracias a la vívida descripción que nos ha dejado Fray Reginaldo Lizárraga, en su obra *Descripción Colonial*, Lib. 2, Buenos Aires 1916, pág. 257.

(15) El “camino del Inca” que pudo ser utilizado en estos años para la comunicación con el Tucumán, prácticamente quedó inhabilitado por su dificultosa accesibilidad, su situación de atrasado y sobre todo por la rebelión de los diaguitas de 1561.

Es sabido que el levantamiento diaguita de 1561 al destruir las ciudades fundadas por Juan Pérez de Zurita interrumpió la comunicación del Tucumán con Chile por el paso de San Francisco y puso en peligro la del Perú con la amenaza de una propagación del movimiento rebelde en los poblados omaguaqueños. (16)

A partir de ese año la rebelión de los diaguitas confederados con los otros pueblos aledaños a su dominio, configuraría una realidad nada propicia para la acción de los gobernantes y capitanes del Tucumán.

En efecto, el indígena vencedor convierte todo el sector oeste de la región —con sus valles fértiles, su riqueza minera y sus quebradas de acceso— en una zona vedada a la penetración hispánica. Todo intento de repoblación en la zona de su influencia es rechazado obstinadamente y con sus continuos y sorprendentes asaltos pone en peligro a las ciudades instaladas en la periferia de su dominio (primero a Santiago del Estero y luego a San Miguel del Tucumán y hasta la alejada Esteco).

Esta situación inspiró los planes individualistas de los gobernadores y caudillos de la época, opuestos a la preocupación de las autoridades virreinales partidarias a afianzar la pacificación del Tucumán mediante el sistema de repoblación del área rebelde.

No lo veían así los caudillos de la gobernación para quienes esta empresa se presentaba ardua, riesgosa y sobre todo de escaso interés ya “que la tierra estaba repartida entre los pobladores de las ciudades destruidas”.

En cambio la expansión hacia el sur, con el hechizo de la tierra de los Césares, Linlin o Trapalanda junto a una posible salida a la “Mar del Norte”, se les presentaba como una perspectiva altamente promisoriosa y de mayor interés que la problemática sujeción de los indómitos diaguitas.

Francisco de Aguirre es el primero en vislumbrar esta “nueva derrota” de la colonización norteña y el que intenta llevarla a cabo por primera vez (17).

(16) Es sabido que Juan Pérez de Zurita, nombrado por el Gobernador de Chile don García Hurtado de Mendoza concibió un plan estratégico de fundaciones para apuntalar la tambaleante ciudad de Santiago, y asegurar la comunicación con Chile por el paso de San Francisco, que concretó con las instalaciones de Londres de Quimivil (1558), Cañete (1559) en el llano tucumano y Córdoba de Calchaquí (1559) a la entrada de la Quebrada de Calchaquí. Los detalles de estas fundaciones y los objetivos que animaron a su fundación pueden verse en: LIZONDO BORDA Manuel, *Historia del Tucumán (siglo XVI)*, segunda edición, Tucumán 1942, págs. 112 y sgtes.

(17) En una carta que posteriormente escribió al Virrey Francisco de Toledo, fechada el 18 de octubre de 1569, explica los motivos que tuvo “para mudar derrota” y que corrobora lo que afirmamos anteriormente: “determiné de enviar a mi hijo Hernando de Aguirre a castigar y poblar a Calchaquí por haberse los indios alzados y muerto muchos españoles y como la tierra estaba repartida a otros hacíaseles de mal a los soldados de ir a ella y publicaban que se habían de

Pero sabemos que el que realmente la consigue es el Gobernador Jerónimo Luis de Cabrera con la fundación de Córdoba de la Nueva Andalucía (1573) y el efímero puerto de San Luis en las riberas del Paraná.

Sin estos avances de la colonización norteña hacia el sur no hubiera sido posible, en estos años, establecer las comunicaciones interregionales que pronto se descubrirían y que luego beneficiarían a la ahogada y casi incomunicada región cuyana.

Instalada pues, Córdoba, en un punto geográfico propicio, pronto se convertirá en el centro de toda empresa de exploración y descubrimiento que condujera o al añorado país del César o bien a las riberas del Plata. Se suceden así una serie de "entradas" y expediciones —sin contar, por supuesto, las que se realizan para empadronar los indios de su vasta jurisdicción— que van ensanchando el conocimiento de las travesías que se interponían entre Córdoba y los términos de la jurisdicción cuyana. Por otra parte, otras jornadas jalonarán los tramos de las rutas que luego comunicarían el Río de la Plata y el Paraguay con el interior y Chile.

En estas salidas de descubrimiento y reconocimientos se destacan dos personajes que bien podríamos considerarlos como los pioneros de las rutas coloniales: Hernán Mejía de Mirabal (18) y Alonso de la Cámara. Ellos fueron los guías obligados de la mayor parte de las salidas que se organizan en Córdoba durante los gobiernos de Cabrera y Gonzalo de Abreu ya sea para empadronar indios o descubrir caminos.

Entre estas expediciones las más significativas en materia de apertura de caminos fueron las conducidas o guiadas por Alonso de la Cámara. Así, al poco tiempo de fundada la ciudad de Garay en las riberas del Paraná nos dice Alonso de la Cámara que fue comisionado por Cabrera para ir "a descubrir camino para la ciudad de Santa Fe y así se hizo y se fue y tomó e hizo tan buen camino que hoy día (1588) van carretas y vienen por él y hay contrata-

salir al Perú, por esta causa determiné nueva derrota e irme con ciento veinte hombres muy bien armados... a una noticia que yo tenía de tiempos antiguos la mejor y más rica de cuantas yo he visto, que está entre la Cordillera de Chile y el Río de la Plata". GOBERNACION DEL TUCUMAN, Papeles de los gobernadores del siglo XVI, Documentos del Archivo general de Sevilla, publicación dirigida por Roberto Levillier, Madrid 1920, T. I., pág. 15. Consecuente a este plan poco después de la fundación de San Miguel del Tucumán (1565), publicó la "Jornada de los Comechingones" y para mayo de 1566 salió de Santiago del Estero rumbo al Río de la Plata, malográndose la expedición por una rebelión de sus hombres.

(18) Sabemos que Hernán Mejía de Mirabal fue un experto conocedor de los términos S. y O. de Córdoba (regiones limítrofes con las Provincias de Cuyo). Por instrucciones de Cabrera del 31 de octubre de 1573 recorre estas zonas empadronando indios. Estas entradas promovieron interferencias con los encomendados oyuianos, quienes para esta época (1574) organizan "corredurías" fuera de los límites de Mendoza. A.C.M. I, ob. cit. págs. 154-155.

ción desde la ciudad de la Asunción a Santa Fe y de Santa Fe a las Provincias de Chile y a las del Perú (19).

Más tarde, durante el gobierno de Gonzalo de Abreu y Figueroa y en función de la proyectada expedición pobladora a los Césares que este Gobernador empezó a preparar desde que se hiciera cargo del Tucumán, recibe orden de guiar una avanzada hacia esas tierras ubicadas vagamente "entre la Cordillera de Chile y el Río de la Plata".

Es así que, como acompañante de los capitanes Antón Berrú y Pedro de Villalba que conducían una comitiva de catorce hombres, entre los cuales iban Alonso Martínez, Juan Nieto y Andrés Contreras, organiza una jornada destinada "a descubrir el camino que había desde Córdoba a las Provincias de Chile".

Salen a fines del año 1578 y después de un azaroso viaje durante el cual "tuvieron muchas refriegas y batallas con los naturales padeciendo mucha necesidad y hambre", arribaron "por camino no sabido" a la ciudad de San Juan de la Frontera" (20).

Las autoridades chilenas no tardaron en tener noticia pronta de la llegada de estos hombres a una ciudad de sus términos y en carta del 12 de enero de 1579 el Contador General del Reino, don Francisco de Gálvez, comunica al Rey en forma alarmada "que de la provincia de los juríes vinieron por mandato del Gobernador Gonzalo de Abreu a la ciudad de San Juan de esta gobernación... quince hombres a descubrir camino y a lo que de ellos se entendían dicen pretender a poblar en términos de esta gobernación" (21).

De regreso a Córdoba, Alonso de la Cámara se incorpora a la expedición ya lista del Gobernador Abreu que sale de Córdoba a mediados de 1579 con intención de descubrir y poblar la región de los Césares, empresa que, como es sabido, estaba destinada de antemano al fracaso, como efectivamente ocurrió.

De esta expedición lo que nos interesa destacar es que, según declaración de un participante, el Gobernador Gonzalo de Abreu en esta oportunidad "llegó hasta los términos de Mendoza que es el camino que al presente se anda" (1589) (22).

(19) GOBERNACION DEL TUCUMAN, Probanzas de Méritos y Servicios de los Conquistadores, Documentos del Archivo de Indias, Publicación dirigida por Roberto Levillier, Madrid 1920, T. II, (1583-1600), págs. 383-384.

(20) Ibidem, pág. 377.

(21) A.G.I.S., Audiencia de Chile, Leg. N.º 30. Esta carta está publicada en MEDINA José Toribio, Colección de Documentos inéditos para la historia de Chile, Segunda Serie, Santiago 1957, T. II, pág. 377.

(22) Declaración del testigo Hernán Martín, en GOBERNACION DEL TUCUMAN, Correspondencia de los Cabildos en el siglo XVI, Documentos del Archivo de Indias, Publicación dirigida por Roberto Levillier, Madrid 1918, T. I, pág. 434.

De acuerdo a los datos acotados precedentemente podemos precisar ahora con exactitud que el descubrimiento del camino de Córdoba a San Juan fue realizado a fines del año 1578, y el de esta ciudad a Mendoza, a mediados del año siguiente.

Gracias a estas develaciones geográficas, apoyadas con las fundaciones de tres ciudades —Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires— fue posible, poco después de la fundación de esta última, la inauguración de la primera ruta continental que uniría el Río de la Plata con Chile y el Perú.

Y fue precisamente Alonso de la Cámara quien informó al Rey sobre la viabilidad de esta ruta (23) en vísperas de la partida de España de don Alonso de Sotomayor que fue el primero que la utilizó.

2. — Inauguración de la primera ruta continental (1583)

Antes de 1583 la comunicación entre Buenos Aires y Córdoba se hacía remontando el Paraná o bordeando su ribera occidental hasta la ciudad de Santa Fe y de ahí, en línea recta hacia el oeste hasta “topar con Córdoba”.

Este fue el camino recorrido por don Alonso de Sotomayor cuando, adelantándose a sus hombres y teniendo como guía a Alonso de la Cámara que regresaba de España con esta expedición, llegó a Córdoba en los primeros días del año 1583, para luego seguir el camino hasta Mendoza, donde arribó el 12 de abril de ese año.

En Córdoba y Mendoza tomó las provisiones necesarias para que su hermano Luis, al frente del grueso de la expedición destinada a la guerra de Arauco, pudiera conducirla por camino “más derecho” hasta Mendoza. “Hice alto —nos dice— en la ciudad de Mendoza hasta setiembre, ocupándome en que se descubriese el camino que don Luis, mi hermano, había de traer, el cual se descubrió, aunque con mucho trabajo y dificultad por la gran asperezas de monte y espinas” (24).

(23) En efecto, para el año 1580 aprovechando “la primera ocasión del navío que vino de España al Río de la Plata —nos dice este veterano— se embarcó y se fue a hacer relación a S.M. del estado de la gobernación del Tucumán y Río de la Plata y comunicación de los Reinos de Chile, con poder de la ciudad de Córdoba, lo cual comunicó al Rey don Felipe nuestro señor, el cual teniendo su relación por verdadera dio instrucción a don Alonso de Sotomayor, Gobernador de las Provincias de Chile, que a la sazón estaba en camino para los Reinos de Chile, que ofreciéndose ocasión, se entrase por el dicho Río de la Plata con su gente para conseguir su viaje a las Provincias de Chile”. *Probanzas de Méritos y Servicios de los conquistadores*, ob. cit., T. II, págs. 377-378. Alonso de la Cámara regresó con Sotomayor y fue su acompañante y eficaz colaborador desde que desembarcó en Buenos Aires hasta que llegó a Córdoba.

(24) Carta del Gobernador de Chile Alonso de Sotomayor, del 26 de setiembre de 1583. En: MEDINA José Toribio, *Colección de documentos inéditos*, Segunda Serie, ob. cit., T. III, págs. 198-199.

De Mendoza salió el soldado Cristóbal Hernández con gente de guarnición, (25) y de Córdoba otro contingente, (26) quienes encontraron a don Luis y su gente en las inmediaciones de la fortaleza de Gaboto, cerca del río “que se dice Río Cuarto” adonde estaba acongojadísimo y afligido “por no saber ni tener luz del camino que había de traer”.

Con la ayuda de los hombres que enviara don Alonso, la expedición pudo llegar a Córdoba “subiendo por el Río Cuarto arriba”. Pocos días después prosiguió viaje hasta Mendoza donde llegó el 15 de agosto de 1583 después de azaroso viaje “de 280 leguas que demandó el recorrido desde Buenos Aires hasta esta ciudad”. Cuando en los primeros días de setiembre se “abrió” la Cordillera, don Alonso de Sotomayor después de trasmontarla arribó por fin a la sede de su gobierno en Chile.

Con este viaje se inauguró pues, la primera ruta continental terrestre que uniría el Río de la Plata con Chile y que entroncando en Córdoba con el camino real, vincularía también al Tucumán y el Perú con Buenos Aires y Chile.

El tramo inicial de esta ruta fue luego “enderezado” en un recorrido de 50 leguas desde Córdoba por Alonso de la Cámara, “que descubrió —en 1585— camino más derecho a Buenos Aires por ser rodeo por Gaboto, que era la parte que estaba descubierta por don Jerónimo de Cabrera” (27), en tanto que la parte correspondiente a la jurisdicción de Buenos Aires fue reconocida

(25) y (26): El soldado Cristóbal Hernández nos dice que “luego que el dicho Gobernador Alonso de Sotomayor llegó a la ciudad de Mendoza del Reino de Chile de su gobierno, apercebió a este testigo para que fuese con gente de guarnición a descubrir el camino que hay desde Mendoza al Puerto de Buenos Aires, donde Su Señoría desembarcó luego que llegó de España; y yendo este testigo en descubrimiento de dicho camino que es término de la ciudad de Córdoba y setenta leguas de la ciudad de Mendoza, adonde halló a don Luis, su hermano, con cuatrocientos y tantos soldados que traía de España, para guiarles por dicho camino”, en: MEDINA José Toribio, *Colección de Documentos inéditos para la Historia de Chile*, Santiago 1901, T. XXVI, pág. 200. Otros testigos de la Probanza, aportan más detalles sobre este hecho. En efecto, Antonio Juárez Mexía en 1588 declara: “Después que llegó a esta ciudad (Córdoba) el dicho Alonso de la Cámara con el dicho Alonso de Sotomayor viniendo de la ciudad de Santa Fe, este testigo salió de esta ciudad para la fortaleza de Gaboto con sus soldados, a donde halló a don Luis de Sotomayor con toda la gente que venía de España y vio las carretas que habían traído de Buenos Aires... y con ayuda de otras carretas que se llevaron de esta ciudad, en las cuales llevaban las dichas armas y demás bienes”, llegaron después hasta la ciudad de Mendoza, *Probanzas de Méritos y Servicios*, ob. cit., T. II, pág. 405.

(27) Por orden del Teniente de Gobernador de Córdoba Juan de Burgos, fue comisionado Alonso de la Cámara para que reconociera y marcara el camino derecho a Buenos Aires. Realizó este cometido en un tramo de 50 leguas más o menos a partir de Córdoba pero no pudo avanzar más debido a que fue herido en una mano por los naturales. *Probanzas de Méritos y Servicios*, ob. cit., T. II, pág. 393.

y marcada por el Teniente de Gobernador de dicha ciudad, el capitán Rodríguez Ortiz de Zárate (28).

En cuanto al tramo de Córdoba a Mendoza, Fray Reginaldo de Lizárraga lo describe así: "De la ciudad de Córdoba al primer pueblo de españoles del Reino de Chile, de esta parte de acá de la Cordillera, llamado Mendoza, hay cien leguas tiradas, todas despobladas y llanas, camino carretero en el cual hay algunos ríos. Al río de Córdoba le llaman Primero; al que sigue Segundo; al otro Tercero; al otro Cuarto y al último Quinto. El Tercero y el Cuarto poblado de indios apartados del camino real, llamados Comechingones. En el Río Quinto hay indios de guerra que no se han reducido. Hay en este camino algunos indios de guerra, pocos, en la Rinconada, términos de Córdoba y en la Punta de los Venados, término de Chile.

"En este camino hay despoblados sin agua de a quince leguas y más de la Punta de los Venados en adelante. Hay unas hoyas hechas a mano por los indios que allí habitaban, donde se recoge el agua (cuando llueve). Salimos de Córdoba a primeros de diciembre y llegamos con nuestras carretas a Mendoza dos días antes de Navidad" (29).

Las referencias más antiguas del itinerario de esta ruta, relativas al tramo Buenos Aires-Córdoba, nos las da el propio Alonso de Sotomayor en una carta al Rey del 9 de enero de 1585 en la que informa sobre el camino que han de seguir los nuevos refuerzos militares solicitados para la guerra de Arauco: "el viaje que ha de traer esta gente —dice— en tomando Buenos Aires, es que comprando allí bueyes así para las carretas como para comer hasta la tierra de Chile, vengán caminando por la orilla del Río de la Plata hasta el Río Cuarto, que habrá setenta leguas y en llegando al Río Cuarto vayan subiendo por el Río arriba, que allí hallarán maíz e indios que los guíen tratándolos bien, por los mismos caminos y alojamientos que trajo mi gente hasta la ciudad de Mendoza" (30).

Como vemos, las fuentes más inmediatas al descubrimiento e inauguración de esta ruta son vagas e imprecisas con respecto al itinerario, y dispares en cuanto a las distancias.

Los únicos hitos que se mencionan en estos años (1583-1590) son: Buenos Aires, Río Cuarto, Córdoba, La Rinconada (término de Córdoba), La

(28) *Ibidem*, págs. 397 y 405.

(29) LIZARRAGA Fray Reginaldo, *Descripción colonial*, Libro Segundo, Buenos Aires 1916, págs. 254-255.

(30) MEDINA José Toribio, *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile*, Segunda Serie, Santiago de Chile 1959, T. III (1577-1589), pág. 236.

Punta de los Venados (término de Chile) y Mendoza. En cuanto a las distancias, Sotomayor calculó su recorrido desde Buenos Aires a Mendoza en 280 leguas, en tanto que las fuentes cordobesas hablan de 70 leguas de Buenos Aires a Río Cuarto y 50 desde este lugar a Córdoba, que sumadas a las "100 leguas tiradas" recorridas por Lizárraga desde esta ciudad hasta Mendoza, daría un total de unas 220 leguas (31).

3. — Descubrimiento del camino directo entre Cuyo y Buenos Aires (1604)

El camino carretero inaugurado pues en 1583, constituyó hasta los primeros años del siglo XVII la única vía terrestre que el Reino de Chile contaba para comunicarse con Buenos Aires y Santa Fe pasando por Córdoba.

Esta ruta troncal con sus conexiones con Paraguay y el Tucumán centradas en Córdoba, pronto se convertiría en la vía nutricia del sur del continente al facilitar el tráfico interregional y abrir las puertas del comercio por el puerto de Buenos Aires con proyección hasta el Perú.

Para las Provincias de Chile su apertura no sólo significó promisorias perspectivas comerciales —como lo demostraremos más adelante— sino que permitió el acceso de los refuerzos militares para la guerra de Arauco, enviados desde España y el Paraguay (32).

Pero en los últimos años del siglo XVI se nota, por parte de las autoridades chilenas, cierta preocupación por encontrar un camino más directo hacia el Puerto, que evitara el desvío hacia Córdoba.

Naturalmente que todo intento tendiente a facilitar la aproximación hacia el Río de la Plata demandaba la instalación de un núcleo urbano intermedio entre Mendoza y el Puerto que sirviera a la vez, de punto de avanzada hacia el E., y de afirmación y defensa de los límites orientales del Reino amenazados por las continuas incursiones de los encomenderos cordobeses.

De ahí que el antiguo proyecto de "la ciudad de Benavente" (1563 y 1574) en la Punta de los Venados (33), recién en 1594 logra materializarse con la

(31) De acuerdo a las descripciones posteriores de esta ruta, especialmente la de Concolorvo (266 leguas) y Herrera de Loaysa (250 leguas), el cálculo de Sotomayor sería el más aproximado, sobre todo si se tiene en cuenta que en dicho cálculo estaba incluido el desvío hacia Córdoba, tramo que no se frecuentaba en el itinerario de la ruta hacia Mendoza en el siglo XVIII. MARTINEZ Pedro Santos, *Historia Económica de Mendoza durante el Virreinato (1776-1810)*, Universidad Nacional de Cuyo, Instituto Fernández de Oviedo, Madrid 1961, pág. 241.

(32) Además de los hombres que trajo don Alonso de Sotomayor, llegaron por esta vía los soldados de la expedición de don Francisco Martínez de Leiva en 1601; otros 40 hombres enviados desde el Paraguay en 1600, y la famosa expedición de los 1.000 hombres al mando del general Antonio Mosquera, en 1605.

fundación de San Luis de Loyola, apoyada ahora en los motivos funcionales que empezó a configurar la fundación de Córdoba, la apertura de la comunicación atlántica y las posibilidades comerciales del Reino de Chile con el Puerto.

Fundada pues San Luis, la búsqueda de un nuevo camino empieza a ser posible. Corresponde al Gobernador Alonso de la Ribera la iniciativa de tomar las providencias conducentes a este descubrimiento. Es así como en 1602 y durante el gobierno del Corregidor Jerónimo de Benavidez, "en nombre de S. M. y por orden del Gobernador de Chile", se hace apercebimiento a los principales encomenderos y capitanes de Cuyo "para una jornada y descubrimiento del camino que hay desde esta ciudad de Mendoza al puerto de Buenos Aires", comisionándose al capitán Juan Ortiz de Urubina para que encabezara dicha expedición (34). Al poco tiempo de publicarse este apercebimiento en Mendoza, hay indicios de su acatamiento, porque para el 5 de octubre de 1602 el alcalde Alvaro de Gelvez y su gente, salen "para el descubrimiento del camino de Buenos Aires", según consta en una acta capitular del Ayuntamiento (35). En el interin llega del Tucumán el capitán Pedro López de Maldonado, vecino de la ciudad de San Miguel, para unirse a esta jornada (36).

Ahora bien, estos datos eran los únicos que se tenían sobre el descubrimiento de este camino, sin que se supiera a ciencia cierta si esta jornada se concretó en todo su cometido.

Draghi Lucero, al comentarlos, admite como posible el descubrimiento en esta oportunidad: "quizá —conjetura— se trate del primer camino de Cuyo a partir de San Luis a Buenos Aires. Sería interesante —agrega— llegar a saber si esta ruta pasaba o no por Córdoba" (37).

Gracias al hallazgo de un documento inédito en el Archivo General de Indias podemos, ahora, aclarar estos interrogantes y precisar los detalles con respecto al descubrimiento de este camino.

En primer lugar, hay motivos para pensar que la jornada proyectada en 1602 por el capitán Juan Ortiz de Urbina y el alcalde Alvaro de Gelvez, con

(33) VERDACUER, José Aníbal, *Historia Eclesiástica de Cuyo*, Milán 1931, T. I, cap. I, Nº 2.

(34) A. C. M. I., pág. 270.

(35) A. C. M. I., pág. 254.

(36) A. C. M. I., pág. 270.

(37) DRAGHI LUCERO Juan, *Introducción a las Actas Capitulares de Mendoza*, T. I, ob. cit., pág. LXXXII.

gente de Mendoza, fracasó, o por lo menos no llegó a realizarse en todo su cometido (38).

Recién en los primeros meses del año 1604, esto es, un año y meses después de este intento, se denuncia oficialmente el descubrimiento de esta ruta ante las autoridades del Cabildo de Santiago de Chile, mediante una información testimonial que ofrece su descubridor, quien presenta, en esa oportunidad, una relación detallada de la jornada que terminaba de realizar (39).

Según este documento, el verdadero descubridor fue un vecino encomendero de San Juan, el capitán Juan de Larrea (40), que con "comisión y provisión bastante del señor Gobernador del Reino de Chile", realizó —con gente de San Luis y algunos mercaderes, once carretas y 133 bueyes, novillos y caballos— una jornada de "ida y vuelta" desde esta ciudad al Puerto, en los primeros meses del año 1604.

A fin de legalizar la prioridad de este descubrimiento, y "para que la verdad florezca y no se oscurezca" —según palabras del descubridor— se trasladó inmediatamente a Chile, y el 27 de abril, ante el Alcalde Francisco de Zúñiga y el escribano público y de cabildo Ginés de Toro, presentó relación escrita y firmada por los participantes de la expedición.

De acuerdo a esta relación, la jornada que hizo desde Buenos Aires a San Luis de Loyola "por camino no sabido", demandó un mes y dos días (desde el 13 de febrero al 15 de mayo de 1604). En ella se describe minuciosamente el camino recorrido, los ríos, las aguadas, los pozos que hicieron, especificando distancias y días empleados en cada jalón y "los nombres y cruces altas que pusieron en las aguadas y dormidas" (41).

De la lectura del itinerario se desprende que el recorrido total del camino descubierto entre Buenos Aires y San Luis abarcaba unas 60 leguas, distancia

(38) Así, cuatro meses después de la salida de Alvaro de Gelvez se menciona a esta jornada "como la que Juan Ortiz de Urbina iba a hacer" (A.C.M., I, pág. 270). Además, Alvaro de Gelvez, que posiblemente salió para adelantar camino, se incorpora a la función capitular, antes de los dos meses de su partida. *Ibidem*, I, pág. 258.

(39) El documento completo figura en el apéndice de este trabajo.

(40) Hemos individualizado a este vecino de San Juan que figura como encomendero de dicha ciudad para el 1598. Según el título de su encomienda le pertenecían los indios de la tierra de *Nalibonguic*, "en los confines de la ciudad de San Juan a 20 leguas de dicha ciudad cuyos pueblos eran los de los caciques Taquil, Magara y Quema del apellido Chamamonal. Posteriormente, en 1606, Larrea (hijo) reclama estos indios usurpados por Gaspar de Quevedo, vecino de Córdoba. CABRERA Pablo, *Los aborígenes del país de Cuyo*, Córdoba 1923, pág. 253.

(41) Como se trata de un documento inédito de interés geográfico y etnográfico, lo reproducimos paleográficamente en el apéndice de este trabajo.

que nos parece extremadamente corta por más "derecha" que hubiera sido su trayectoria (42).

Sin desconocer lo relativos e imprecisos que suelen ser estos datos en esta época de "geografía de gallina ciega", de todos modos, es muy posible que su descubridor en su afán de destacar la conveniencia del nuevo camino hubiera acortado las distancias.

Pero al margen de la exactitud de las distancias y el tiempo empleado —que ofrecen ciertos reparos— lo importante de esta relación es que ella aclara el rumbo general de esta nueva vía de comunicación. Con esta expedición se demostró la viabilidad de un camino directo a Buenos Aires sin pasar por Córdoba, enfilando en cambio, a partir de San Luis, hacia el Río Quinto hasta alcanzar la zona de los bañados y lagunas del ángulo N. O. de Buenos Aires y entroncar luego con el camino real pasando por el Río Luján y de Las Conchas (Molino de Tejada).

Hasta aquí hemos querido hacer esta crónica y detenernos en los detalles de los descubrimientos para demostrar que las rutas que se abrieron al sur del continente fueron las que modificaron la primitiva situación de la región de Cuyo.

En efecto, se recordará que el móvil principal de la ocupación de esta región fue el de facilitar la comunicación de Chile con el Tucumán. Pero he aquí que este incentivo perdió vigencia al poco tiempo de iniciarse la colonización de la región, por varios motivos.

En primer lugar, la desvinculación política del Tucumán de la gobernación de Chile por mandato de la Real Cédula del 29 de agosto de 1563, motivó el desinterés por parte de las autoridades chilenas de insistir en el establecimiento de dicha comunicación.

Por otra parte, y aún en el caso que por razones económicas se hubiera intentado conseguirla, aprovechando el antiguo derrotero del "camino del Inca", o bien inaugurando otra por la región llana, hubiera sido ésta una empresa superior a las posibilidades de las ciudades cuyanas.

Todo esto sin contar el serio impedimento que originó el primer levantamiento de los diaguitas que prácticamente imposibilitó, en estos años, toda comunicación entre el Tucumán y Cuyo por la zona oeste de sus respectivas jurisdicciones (43).

(42) El promedio normal que demandaba un viaje con carretas en los caminos de la época era de 4 leguas por día, si el viaje duró aproximadamente 30 días, la distancia recorrida debió ser más o menos de unas 120 a 130 leguas.

(43) La prueba está que sólo después de la campaña represiva del Gobernador del Tucumán, Juan Ramírez de Velasco, que permitió la fundación de la ciudad de La Nueva Rioja de

Es así como la región colonizada con vistas a ser puente con el Tucumán, quedó encerrada y convertida en un apéndice marginal de la gobernación de Chile.

Esta situación marginal y las enormes distancias que la separaban de los otros centros colonizados hicieron que las ciudades instaladas jurídicamente en este medio surgieron como verdaderas islas destinadas a vegetar por falta de vías nutricias. Si a esto se agrega la pobreza propia de su contorno árido, el reducido equipo humano fundador, la precariedad de sus medios y la falta de ayuda de la ciudad cabecera, se comprenderá entonces la lentitud del proceso de arraigo y el bajo nivel económico que tenían sus ciudades al promediar el siglo XVI (44).

La apertura de los caminos vino a modificar esta situación al sacarla de su aislamiento y convertirla en una "garganta" del tráfico que luego se establecería entre Buenos Aires y Chile y que a continuación entramos a analizar.

II

LA INCIDENCIA DE LOS PRIMEROS CAMINOS EN EL TRÁFICO INICIAL DE CUYO

Si bien es cierto que las rutas no explican todos los aspectos de la complicada vida económica de las ciudades, hay casos en que resulta casi innecesario destacar el rol importantísimo que tienen para aquellos núcleos urbanos instalados en medios geográficos ciegos o limitados circunstancialmente por la situación.

Todos los Santos en 1591, fue posible la búsqueda del camino que comunicara Cuyo con el Tucumán por los llanos riojanos. Y fue precisamente este gobernador quien, al poco tiempo de fundar dicha ciudad, se preocupó en saber por qué "camino o entrada" se podría llegar "a los capayanes" y de allí dar la vuelta por los confines de San Juan, cola de Mendoza, y volver haciendo la guerra a los naturales por los llanos", pero como comprobó "no haber camino" se volvió, optando por mandar un capitán con 40 hombres para que expresamente hiciera esa jornada. *Probanzas de Méritos y Servicios*, T. II, ob. cit., págs. 506-507.

(44) Las ciudades en estos años, sólo producían sus comidas, dependiendo exclusivamente de Santiago de Chile, de donde se traía el ganado mayor y los demás productos necesarios para la subsistencia. La única fuente de entradas, la constituía el alquiler de los indios que enviaban a Chile. La falta de numerario obligaba a sus Cabildos a establecer periódicamente las tasas de las especies monetizadas. Así en un acta del Ayuntamiento mendocino, de 1604, se lee: "atento a que en esta ciudad no hay oro, ni plata, se fija una tasa de las comidas y ganados para que sea moneda de esta ciudad y por tal corra entre todos los vecinos, moradores, estantes y habitantes". Se enumera luego las especies vegetales y animales y su equivalencia en pesos oro. Ver A.C.M., I, pág. 274.

Tal rol lo jugaron, por ejemplo, los primeros caminos interregionales descubiertos por la acción de la corriente colonizadora del Tucumán y que cronológicamente podemos ubicarlos entre los años 1573 a 1585 en sus jalones sucesivos. Para el Reino de Chile y la gobernación del Tucumán el haber alcanzado la salida a la "Mar del Norte" gracias a estos descubrimientos significó, como leemos en un documento de la época, "algo más que un respiro para sus cortas ciudades".

Para la región cuyana este hecho tuvo una particular significación porque merced a él, venció el "fatalismo geográfico" que pesaba sobre sus ahogadas ciudades al convertirse en el trampolín del tráfico que no tardaría en circular entre Buenos Aires y el Pacífico.

Es sabido que con la fundación de Buenos Aires en 1580 y la inauguración de la llamada ruta continental en 1583, se abrieron tanto para la gobernación norteña como para el Paraguay y Chile nuevas perspectivas comerciales. Tanto que a partir de 1585 las fuentes cordobesas empiezan a mencionar ya la contratación que se había establecido "en esta ciudad (Córdoba) y las del Perú y Chile con los Reinos del Brasil de donde se traían *cosas* y mercaderías de Castilla" (45).

Entre estas "cosas" figuraba una de las mercancías más codiciadas de la época, los negros esclavos, cuya adquisición resultaba más barata que la que se pagaba en el recargado comercio interindiano con sede en Panamá (46).

A partir de entonces se apelaría a todos los medios, legales e ilícitos, para introducirlos por el puerto de Buenos Aires y traficarlos por Córdoba, Santa Fe y Cuyo hacia el Perú, Chile y el Paraguay donde estaban los principales mercados del producto.

Este tráfico cuyas alternativas y vicisitudes, a través de los cortos períodos de legalidad comercial alternados con largas épocas de entradas clandestinas

(45) En la Probanza de Méritos y Servicios de la ciudad de Córdoba, iniciada en 1585, se destaca que debido a la fundación de esta ciudad y a los caminos que ella abrió "se anda ahora por este camino del Brasil, Chile y Perú y entran y salen con sus haciendas y trato que tienen (los mercederos), sin hacer costas de mantenciones para sus personas y criados porque sus vecinos con lo poco que tienen los sustentan a causa de que el trato no es". *Correspondencia de los Cabildos del siglo XVI*, Publicación dirigida por Roberto Levillier, Madrid 1918, T. I, pág. 438. En la misma fuente, un testigo que declara en 1589, dice que los vecinos de la ciudad de Córdoba "ayudaron a abrir el camino de esta ciudad a Mendoza, provincia de Chile, por donde al presente se trata con carretas". (*Ibidem*, pág. 440).

(46) Ver cuál era la situación del comercio negrero del Reino de Chile en estos años, por la ruta del Pacífico en: MELLAFE Rolando, *Introducción de la esclavitud negra en Chile, Tráfico y rutas*, Universidad de Chile, Santiago de Chile 1959, págs. 18 a 26.

nas (47) va a configurar, a partir del último decenio del siglo XVI, una realidad comercial entre España, Brasil, Buenos Aires y Chile que influirá decididamente en la economía regional cuyana al impulsar el nacimiento del tráfico del producto de la industria local como subsidiario del comercio negrero que empezó a circular por la región.

Es así como el movimiento de las rutas del sur del continente incide en el estrecho círculo de la economía zonal, particularmente a partir del año 1610, en que empieza a tener una relativa significación la producción de la zona.

Este momento inicial del comercio cuyano, reconocido por los autores que se han ocupado del tema, no ha sido suficientemente explicado por ellos, o mejor dicho, no se preocuparon de determinar qué condicionamiento previo permitió el arranque de esta actividad a partir de esta época —primeros años del siglo XVII— en que empieza a convertirse en la fuente principal de recursos de las ciudades de la región.

Draghi Lucero, que es el autor que más se ha ocupado de estos años, reconoce "que el lógico afán de comunicarse con otros núcleos europeos y las posibilidades económicas creadas por la naciente vitivinicultura, llevó a los colonos a preocuparse por abrir camino" (48), con lo que se inició la circulación del vino cuyano, cuya producción había alcanzado para 1600 un grado de saturación tal "que era ya casi un problema de superproducción de vino" (49).

Menos explicativa resulta la formulación de Morales Guinazú en que refiriéndose a estos años dice "que poco después de esta fecha (1595 en que se registra por primera vez una transacción sobre una viña) se comprobó que los vinos, aguardientes y pasas de Cuyo, tenían gran aceptación en Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires, adonde ya empezaban a llegar las tropas de carretas y

(47) El tema de la trata del negro por el Río de la Plata ha sido tratado en forma exhaustiva por no pocos historiadores, entre los cuales citamos: MELLAFE Rolando, ob. cit., STUDER Elena S. F. de, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires 1958; MOLINARI Diego Luis, *La trata de negros. Datos para su estudio en el Río de la Plata*, 2ª ed., Buenos Aires 1944. Por nuestra parte hemos tratado de esclarecer el movimiento que tuvo la trata por la región de Cuyo en un artículo que aparecerá en el próximo número de la Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza, titulado "La trata del negro por la región cuyana durante el siglo XVII".

(48) En: *Introducción a las Actas Capitulares de Mendoza*, ob. cit., pág. LXXX.

(49) DRAGHI LUCERO Juan, *Revelaciones documentales sobre la economía cuyana durante la época colonial*, en: *Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza*, T. XVI, Primer y Segundo trimestre, Mendoza 1940, pág. 189. Sin animarnos a compartir la categórica afirmación de este autor reconocemos sin embargo, que dado el alcance doméstico y cerrado de la economía cuyana de estos años, es muy posible que la producción vitícola, potencialmente sobrepasara ya en esta época, las necesidades del consumo local.

mulas vinateras merced al comercio que por el año 1607 tenían iniciado con aquellos productos don Andrés Videla y el capitán Antonio Moyano Cornejo (50).

Como vemos ambos autores se limitan a registrar el hecho y a soslayar, más o menos, una explicación del mismo, que a nuestro criterio resulta insuficiente, si no se tiene en cuenta los factores de tipo externo y general que hicieron posible el nacimiento de dicha actividad.

Antes de esta época inicialmente significativa para la economía cuyana podemos reconocer una etapa previa de promoción y equipamiento creada por la repercusión que tuvo en Cuyo del tráfico iniciado en Buenos Aires y el Tucumán.

En efecto a partir del año 1590 se registra en Mendoza la llegada de mercaderes de Córdoba, Chile y Buenos Aires que inician y organizan los primeros envíos de negros por la vía cordillerana hacia Chile y Perú, tomando contacto con los principales encomenderos de la zona que alquilaban sus indios en Chile.

Entre estos comerciantes hemos individualizado a un vecino de la ciudad de Córdoba, Gaspar de Quevedo, que en 1595 protocoliza en sociedad con Rodrigo de Avila el envío de unos esclavos vendidos en La Serena (51). Este personaje, que en 1589 había actuado como alcalde ordinario en el ayuntamiento bonaerense, para luego radicarse en Córdoba donde tenía tierras e indios detrás de la Sierra de Achala (52), era hombre de influencia y agente de importantes contactos. Según Mellafe, en Chile estaba vinculado con don Alonso del Campo Lantadilla alguacil mayor de Santiago y con algunos mercaderes de Lima (53). En Mendoza actuaba en sociedad con el conocido encomendero y terrateniente Juan Ortiz de Urbina (54) que para ese entonces hacía viajes a Chile como apoderado de vecinos y mercaderes de la ciudad juntamente con Francisco López de Valle (55). Además parece que tuvo intereses comunes con el encomendero sanjuanino Juan de Larrea, descubridor del camino directo entre Cuyo y Buenos Aires (56).

(50) MORALES GUINAZU Fernando, Comercio de Cuyo, en Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza, T. IX, Mendoza 1937, pág. 91.

(51) ARCHIVO JUDICIAL DE MENDOZA, Protocolo IV, fs. 63.

(52) Ver, Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires 1906, T. I, pág. 5. CABRERA Pablo, Los aborígenes de Cuyo, ob. cit., pág. 73.

(53) MELLAFE, Ob. cit., pág. 254.

(54) El mismo que fuera encomendado para descubrir el camino directo entre Cuyo y Buenos Aires que hemos mencionado anteriormente.

(55) A. J. M., Prot. IV, fs. 69, 1596.

(56) En 1606 hay un pleito en el que el hijo de este encomendero reclama unos indios "usurpados a su padre por Gaspar de Quevedo". CABRERA Pablo, Los aborígenes de Cuyo, ob. cit., pág. 253.

Para esta misma época Mellafe menciona a otro vecino de la ciudad de Córdoba, Diego de Funes, que también estuvo vinculado al tráfico negrero que se inicia por Cuyo por esta época. Otro comerciante, Ambrosio de Cisternas, introduce ropas y mercaderías de Castilla en Mendoza que son pagadas por Antonio Bello y Francisco Muñoz con el alquiler de unos indios (57). En 1596 el Corregidor don Alonso Reinoso compra al mercader Antonio Poblete unos lienzos de Holanda y una cama de red, por 70 arrobas de vino (58).

Poco después, en 1600, los libros notariales de la ciudad registran los nombres de otros agentes comerciales, Juan Páez de Cartagena y Mateo Pizarro, quienes protocolizan un convenio para llevar productos a los juríes (59).

Más significativa resulta en estos años la mención de algunos "vecinos del puerto" tales como Domingo Criver, Julián Pavón, Gaspar Díaz de Suárez y sobre todo otro muy sugestivo, Diego de Vega, que pocos años antes lo vemos figurar en el Tucumán junto con Alonso Padilla como personas que "vendían mercaderías fuera de orden" (60). Este traficante no es otro que el conocido contrabandista que junto a otro no menos famoso, Juan Vergara, monopolizarían años después, la mayor parte de los negros que entraron a Buenos Aires en los barcos de arribada forzosa (61).

Antes de 1608 Cuyo era visitada también por no menos una docena de mercaderes nortños que traían del Tucumán y el Paraguay para las "provincias de Chile calcetas, algunos negros, telillas y seda de Italia, especies y confituras elaboradas que entran del Río de la Plata" para llevar "oro, plata y paño de Rancagua" (62).

Todo este movimiento comercial que llega a la región en el último decenio del siglo XVI origina una serie de estímulos entre sus principales ha-

(57) A. J. M., Prot. IV, fs. 74, 1596.

(58) A. J. M., Prot. IV, pág. 81, 1596.

(59) A. J. M., Prot. IV, Libro XXXIII, 1600.

(60) En efecto, en el juicio de residencia del gobernador del Tucumán, Juan Ramírez de Velasco se le acusa de la amistad que tuvo con ellos, "que fueron sus huéspedes a cuya causa vendían mercaderías fuera de orden". En Correspondencia de los Cabildos del siglo XVI, ob. cit., Madrid 1920, T. II, pág. 462. En nuestra ciudad aparece mencionado en la transferencia de una partida de esclavos que Gaspar Díaz de Suárez oficializa a su favor. A. J. M., Prot. V, fs. 92, 1601.

(61) Las maquinaciones, intrigas y negociados de estos conocidos vecinos porteños de destacada actuación en el gobierno comunal bonaerense, han sido puntualizadas por no pocos autores, entre los cuales citamos a: TORRE REVELLO José, Un contrabandista del siglo XVII en el Río de la Plata, en Revista de América, Instituto de Historia y Geografía, N° 45, junio 1948, págs. 121-130. MOLINA Raúl, Hermandades, un hijo de la tierra, Buenos Aires 1948, págs. 113-195.

(62) Informe del Gobernador del Tucumán, Alonso de la Ribera del 22 de mayo de 1608. En, A. G. I. S., Audiencia de Charcas, Leg. 26.

cendados y encomenderos que ven la oportunidad de asociarse a esta actividad en función, claro está, a los medios e intereses (63) de los mercaderes que se vincularon a la Provincia en estos años.

Fueron precisamente estos mercaderes los que promovieron las primeras salidas de los vinos y aguardientes cuyanos a Santiago del Estero y Córdoba, ya que esta región constituía el punto terminal del tránsito de sus carretas. Estas "primeras sacas" del producto local hicieron conocer a las ciudades del Tucumán su genuinidad y calidad, surgiendo así la posibilidad de su concurrencia a estos mercados donde hasta ese entonces los vinos de Castilla, de Santa Fe y el Paraguay eran los únicos que se consumían (64).

Claro, que llevar los vinos a estas regiones implicaba la necesidad de un autoequipamiento para su transporte. Hasta ese entonces los cuyanos carecían de carretas y sólo tenían las mulas cargueras como medio de transporte.

Por eso muy acertadamente señala Draghi Lucero "que las dificultades iniciales que hubieron de vencerse para el transporte de los vinos debieron ser realmente de magnitud". En primer lugar, la falta de madera —uno de los problemas más sensibles de la zona, sobre todo en esta época en que todavía no se explotaban los montes puntanos— fue una limitación que difícilmente hubieran podido superar a no mediar la posibilidad de traerla de otra parte.

Además, la crianza de ganado mayor —especialmente de bueyes— era reducida hasta el punto que en una acta capitular de Mendoza de 1604 se lee "que esta ciudad no hay ganados y se traen de la ciudad de Santiago con mucha costa y pérdida" (65).

(63) A título ilustrativo, mencionamos por ejemplo, un tipo de convenio común en estos años: "Juan Gómez de Lara vecino encomendero de San Luis, obliga a Diego de Arballo Albornoz, vecino de Mendoza, por 86 patacones que se intiene 86 pesos en cuya garantía lleva a Córdoba una carreta suya con 4 bueyes, cargada de frutas, higos y camuesas, a más, lleva un indio". A. J. M., Prot. VI, fs. 57, 1609.

Otro tipo de transacción, común también, es el siguiente: Juan Luis de Guevara encomendero y hombre público de Mendoza, "da poder a los vecinos de Córdoba, Adrián Comejo y Miguel Comejo para que recibieran las carretas de fruta verde y seca que les envió y las beneficien como cosa suya". A. J. M., Prot. VI, fs. 82.

(64) Fray Reginaldo de Lizárraga que anduvo presumiblemente al iniciarse la última década del siglo XVI por estas regiones, nos dice: "El día de hoy, se frecuenta mucho este camino (el de Santa Fe a Córdoba) y traen de Santa Fe bonísimo vino de la Asunción, porque como vienen el río abajo llegan en breve a Santa Fe. Estando yo en Córdoba llegó allí un mercaader con tres o cuatro carretas cargadas de vino bonísimo y compré dos arrobas para mi viaje de allí a Chile a quince reales de a 8 la aroba, y pasó con ello a Santiago del Estero y estuvo determinando ir a Chile donde las conservas y azúcar vendiera muy bien". Descripción colonial, ob. cit., págs. 245-248. En la misma obra, se refiere también al buen vino cuyano "que llevaban al Tucumán o de ella vienen a comprar" Ibidem, pág. 256.

(65) A. C. M., I, pág. 274.

De manera que es admisible suponer que fueron los mercaderes de Tucumán y Córdoba los que contribuyeron al equipamiento de la carretera cuyana, dada la abundancia de ganado vacuno de la región cordobesa y el hecho que para 1596 San Miguel del Tucumán se había constituido ya en el centro constructor "que suministraba todas las carretas que se gastaban en el Tucumán y Río de la Plata".

Al iniciarse el siglo XVII se había creado pues, un condicionamiento básico —comunicabilidad, afluencia de mercaderes, contactos comerciales, aceptación del producto en los mercados del centro, equipamiento inicial— que incitaría la incrementación de la producción local y permitiría luego una mayor circulación del producto.

Este condicionamiento se vería reforzado luego con el descubrimiento del camino directo a Buenos Aires y una mejor organización del tráfico negrero por Cuyo.

Aunque aparentemente el móvil de tal descubrimiento fue el de facilitar un acceso más expedito a la conocida expedición de los 1.000 hombres del general Antonio Mosquera (66), lo cierto es que fundamentalmente estaba inspirado en los intereses comerciales del Reino de Chile. No se puede precisar exactamente cuándo empezó a ser frecuentado pero es de suponer que no tardaría en ser aprovechado por los comerciantes. Por lo menos es un hecho que antes de 1622, en que se crea la Aduana Seca de Córdoba, las carretas cuyanas "ya andaban por el camino derecho por donde se ahorra mucho camino y mucho trabajo" (67).

Para el año 1607, ya se había alcanzado el mercado bonaerense. En un acta de ese año (68) del Ayuntamiento de Buenos Aires se mencionan las carretas de don Andrés Videla y don Antonio Moyano Comejo conocidos encomenderos pertenecientes a familias fundadoras de la ciudad. En esta oportunidad el vino de "Chile" al igual que el de Santa Fe y Paraguay quedó sujeto al impuesto de mojonería que en este año establece la Corporación, consistente en 1 real por aroba.

(66) Aclaramos sin embargo, que aunque el descubrimiento se hizo antes de la llegada de la expedición, este camino no fue utilizado, sino el que pasaba por Córdoba que sin duda alguna ofrecía mayor seguridad por ser más conocido a la vez que soluciona el problema de abastecimiento para tan numerosa expedición. "Si no fuera por la provisión que hice en Córdoba —escribió Mosquera al Rey— de ninguna manera hubiera podido pasar la Cordillera".

(67) Informe del Cabildo de Mendoza. En las instrucciones dadas al Procurador de la ciudad para que gestione ante quien corresponda, la autorización de transitar este camino y no el que pasaba por Córdoba. A. C. M., II, pág. 83.

(68) Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires, T. I, Lib. I, Buenos Aires 1907, pág. 317.

Por su parte el Cabildo mendocino en 1608 toma las primeras medidas tendientes a reglamentar la actividad comercial de la ciudad. Así, el 12 de enero de este año dispuso: "atento que hay trato y contrato en esta ciudad con las gobernaciones del Tucumán y el Paraguay de vino y frutas", establecer el impuesto de mojonería y corretaje de un real por arroba "del vino que se comprase de las bodegas de esta ciudad" pagadero al mojón que fuera nombrado o persona en quien se rematase dicho impuesto (69).

Además el Cabildo para esa época tenía "puesta y echada la sisa de a un patacón por carreta cargada que entrase en la ciudad", pero como se tuvo noticias que la Audiencia de Charcas había quitado "la que se había impuesto al vino que de esta provincia se llevaba a la gobernación del Tucumán", se acordó quitar la que "acá se tenía" (70).

Junto a esta incipiente actividad comercial de la región se comprueba una mejor organización del tráfico negrero que se venía realizando por la vía cordillerana, evidenciada en una mayor afluencia y continuidad de las partidas de negros que pasaban a Chile (71).

A partir del año 1610 y hasta aproximadamente mediados de siglo se observa que paralelamente a una afluencia sensible de negros, se registra un progresivo desenvolvimiento de la actividad comercial de la región (72).

(69) A. C. M., I, pág. 427.

(70) A. C. M., I, págs. 467-468.

(71) En el trabajo especial que hemos mencionado anteriormente "La trata del negro por la región de Cuyo durante el siglo XVII" (en prensa) hemos tratado de esclarecer este trato, en su mayor parte clandestino, individualizando las entradas de negros que llegaron a la ciudad. Llegamos a la conclusión que entre los años 1610-1640 (época del contrabando portugués) fue el período de mayor afluencia de negros hacia Chile. Este período de afluencia sensible de esclavos, coincide con la época en que la sociedad Juan Vergara - Diego Vega, empieza a tender las líneas de un vasto plan de contrabando con conexiones en Flandes, Portugal, Brasil, Chile y Perú. Estos poderosos e influyentes vecinos del Puerto monopolizaron prácticamente la mayor parte de los negros que traían los barcos de arribada para canalizarlos luego hacia el interior donde tenían contactos y apoderados. El auge de esta sociedad empieza a partir de 1610 manteniendo su poderío e influencia hasta aproximadamente el año 1630. Ver biografía indicada en la nota N° 61.

(72) Basta compulsar los libros notariales correspondientes a esta época para comprobar que las transacciones sobre alquiler y compra de carretas y venta de vino, como asimismo compra y venta de esclavos, se hacen cada vez más frecuentes (Ver los Protocolos del Archivo Judicial de Mendoza Nros. VI, IX, X, XI y XIII). Como sería larga la lista de transacciones comerciales que se registran en esta época, nos limitaremos solamente a destacar los nombres de los terratenientes mendocinos que participan activamente en el comercio cuyano entre los años 1610 a 1650. El capitán Juan Luis de Guevara, Alonso Videla, Rodrigo Bustos, Juan Ortiz de Urbina, Francisco Codina, Martínez de Busturrias, Lorenzo Sandi Carrasco, Domingo Sánchez Chaparro, Juan Amaro de Ocampo, Antonio Moyano Cornejo, Jacinto de Urquiza, José de Villegas, José Pardo Parragués, Juan Puebla y Reinoso, Francisco Nuñez Villoldo, Juan Ruiz de la Cuesta, Felipe Cabeza de Vaca, Juan Coria Bohorquez, Juan de Otavola. Los co-

Este hecho hace posible establecer una relación entre el tráfico general que circulaba por la región y la actividad del comercio local. Por lo pronto resulta sintomático comprobar a través de los registros notariales de la ciudad de Mendoza, un mayor movimiento en las transacciones —convenios, obligaciones, venta y alquiler de carretas, compra y venta de vinos— entre vecinos de la ciudad y mercaderes que trafican por la zona.

Parece que uno de los medios más usuales para la adquisición de esclavos en el Puerto era el sistema de "encargos" a los agentes y fletadores de carretas que traficaban los productos cuyanos en el litoral. Por otra parte, los grandes comerciantes de la zona tales como don Bartolomé Rojas y Puebla (73), Felipe Arce Cabeza de Vaca, Luis Toro Mazote (74), Alonso Caravajal y Saravia (75) y Martín de Maguna (76), todos ellos personajes y hombres públicos de la época muy vinculados en Chile y Cuyo, y que figuran como fuertes compradores de vino de la región, también fueron destacados introductores de negros, como se comprueba en algunos de los pleitos sobre comiso de esclavos.

En la década del 20 al 30 en que se registra una mayor actividad en las transacciones comerciales en la ciudad y que coincide también con el período de mayores entradas de negros, se destaca como agente principal el capitán Felipe Arce Cabeza de Vaca, de quien consta que traficaba negros en Mendoza.

merciantes más destacados y que "manejan dinero en compañía" en las décadas del 30 al 40: Felipe Arce Cabeza de Vaca, Luis de Toro y Mazote, José Pardo Parragués, Alonso de Caravajal y Saravia, Francisco Alvarez de Toledo y Martín de Maguna. Junto a estos nombres conocidos de Mendoza y Santiago de Chile, figuran una serie de mercaderes, agentes comerciales y vecinos de otras ciudades que intervinieron en dichas transacciones tales como Adrián Cornejo, de Córdoba; Juan Gómez de Lara, de San Luis; Alonso Rodríguez Lucero, Lope de Heredia, Pedro Muñoz, Francisco Chávez, Juan Ibarra, Sebastián de Vargas, Pedro Arias, Tomás Serrano.

(73) Este destacado hombre público vinculado a las principales familias de Santiago y de Mendoza, fue, para el año 1612, uno de los principales introductores de negros a Chile. En Mendoza actuó en los años 1604 y 1607 en el Cabildo (A. C. M., I, págs. 273-370). Poseía tierras, indios y viñas en nuestra ciudad para estos años. Sobre su actividad en la trata de negros, ver, MEDINA Toribio, Colección de Historiadores de Chile, T. XVI, págs. 259-271.

(74) En 1630 es denunciado por el Gobernador del Tucumán Luis Felipe de Albornoz de eludir los derechos en la Aduana de Córdoba de los negros que llevaba a Chile. Ver, Antecedentes de la política económica en el Río de La Plata, Documentos originales de los siglos XVI y XVII, Libro, I, Régimen Fiscal, Madrid 1915, T. II, pág. 432.

(75) y (76) Estos conocidos hombres públicos de Mendoza, sobre todo don Martín de Maguna que había sido Corregidor de Cuyo en 1633 volviendo a ocupar este cargo en 1654-1655, eran, en la década del 40 al 50, los comerciantes más poderosos de Mendoza. En 1625-53 se vieron envueltos en una causa de comiso de negros seguida contra el Alcaide Mayor de Santiago don Antonio Barandio. A.G.I.S., Audiencia de Chile, Leg. 12 y 35.

En Buenos Aires había conseguido por influencia del poderoso capitular Juan Vergara —del que ya conocemos su destacada actividad en el comercio negrero— que el Cabildo bonaerense le asignase una pulpería para que vendiera el vino que traía de Mendoza “a diez pesos la arroba si fuese buena y que en la dicha pulpería no se vendiese otro vino alguno” (77).

Pocos meses antes, en la sesión del 4 de mayo de 1626, el mismo Juan Vergara había propuesto que en vista “a que pocos años se ha visto en este puesto tanta cantidad de vino que ha entrado a la ciudad” y como “por este Cabildo está puesto precio al vino de la tierra y Chile desde 8 hasta 10 pesos la arroba y el de Castilla desde 10 hasta 12” para “que hubiera moderación en la venta” que la corporación no innovase estos precios y que ningún juez “pusiera dichos vinos sin consultarlo con el dicho gobernador o con el Cabildo” (78).

Hay que reconocer que la asociación de estas actividades —comercio negrero y tráfico del vino— redundó en beneficio de la economía regional, porque difícilmente el comercio de la zona hubiera podido iniciarse y desenvolverse sin la compensación que reportaba la “traída de mercadería de Castilla y negros”.

De esta manera los envíos de los productos regionales al centro y litoral del país empezaron a tener valor económico porque fue posible cubrir los gastos de equipamiento y fletaje, gabelas e impuestos con la actividad complementaria del contrabando.

Actividad que no se interrumpió aún en las épocas de “cierre oficial” del Puerto porque por el camino directo a Buenos Aires “o por otros extraviados” las carretas cuyanas podían burlar la Aduana Seca de Córdoba.

Esta asociación de actividades explicaría, a nuestro juicio, el origen y desenvolvimiento inicial del comercio cuyano y nos daría también la pauta, cosa que no se ha tenido en cuenta en los estudios anteriores, en qué medida incidió la merma y luego el cese de la trata del negro en el comercio local.

Porque resulta muy sugestivo que el primer momento de su desarrollo coincida con el período de mayor auge del comercio negrero por la región (1610-1640), en tanto que los primeros problemas de fletaje y comercialización afloran precisamente cuando la trata empieza a disminuir en forma sensible (1640-1660) para interrumpirse en las postrimerías del siglo (1680-1701).

(77) *Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires*, Buenos Aires 1908, T. VI, Lib. IV, pág. 286. Sesión del 31 de agosto de 1626.

(78) *Ibidem*, pág. 269.

Esta pauta nos lleva a distinguir una nueva etapa del comercio cuyano que se iniciaría cuando deja de ser, en su mayor volumen, una actividad complementaria del contrabando, para comenzar a afianzarse como actividad autónoma de la región.

Esta etapa se insinuaría a partir de 1660 en que el peso real de las gabelas e impuestos, y la competencia con el vino riojano y el “de la tierra” empezaron a gravitar sobre el producto, en el mercado bonaerense (79).

Luego proseguirá con la puja entre los productos y comerciantes locales frente a los mercaderes profesionales que traficaban por la zona trayendo “solamente hierro y ropas” porque “ya no había compradores de negros —según leemos en un documento de 1670— debido a la suba de los precios”.

Estos “forasteros” habían sido hasta entonces “los que fletaban el vino anticipándose a los de la tierra, fijando ellos los precios”. Ante esta situación el Procurador de la ciudad de Mendoza, en 1676, formula el primer alegato en defensa de los intereses exclusivamente locales, peticionando al Cabildo que se prefieran en el envío de los vinos a los vecinos de la ciudad y que la corporación fije los precios (80).

Un análisis más detenido de este período (1660-1701) que señala el comienzo del comercio cuyano como actividad propia de la región e independizada del contrabando, nos explicaría el origen de los problemas radicales que luego tendría que afrontar la industria madre de la zona en el mercado bonaerense.

CONCLUSIÓN

Según el análisis expuesto precedentemente es fácil advertir que el mismo concuerda con casi todos los estudios que se han realizado sobre las economías hispanoamericanas de los siglos XVI y XVII, tendientes a explicar el paso de las economías naturales y cerradas a las de tipo abierto y con circulación monetaria.

(79) En 1664-1665 el vino cuyano, cuyo promedio de venta en Buenos Aires en los años anteriores era de 10 a 12 pesos la arroba, oscila en estos años entre 14 y 16 pesos, acusando 2 pesos más de alza con respecto al de La Rioja y “el de la tierra”, que hasta entonces habían sido equiparados. Su calidad y la merma de los envíos elevaron en estos años su precio, ocupando la preferencia que habían gozado tradicionalmente los “vinos de Castilla”. *Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires*, T. XII, Lib. VII y VIII, Buenos Aires 1914, págs. 25, 56, 57 y 174.

(80) Acuerdo del Cabildo sobre fletes, en, ESPEJO José Luis, *La Provincia de Cuyo del Reion de Chile*, T. I, Santiago de Chile 1954, Inf. 293, pág. 257.

La Región de Cuyo, al igual que otras economías regionales, superó la etapa de mera subsistencia y trueque de especies monetizadas, gracias a los cambios promovidos por factores extrarregionales.

Estos factores fueron, en el caso que hemos estudiado, en primer lugar, la comunicabilidad que alcanzó la Región a fines del siglo XVI que modificó su situación marginal con respecto a Chile y su aislamiento con relación a los otros centros colonizados, convirtiéndola en el "camino real obligado" para el tráfico entre Buenos Aires y el Pacífico.

El movimiento que luego empezó a circular por esa ruta promovió y estimuló los intereses de los encomenderos y terratenientes de la zona, que se asociaron a la actividad de los primeros mercaderes que comenzaron a llegar a la Región en el último decenio del siglo XVI.

En estos años se empezó a configurar un condicionamiento básico —comunicabilidad, afluencia de mercaderes, contactos comerciales, aceptación de la producción regional en los mercados del centro, equipamiento inicial —que incitó la incrementación de la producción agropecuaria de la región y permitió los primeros envíos del vino cuyano hacia el centro y norte del país.

A partir de 1610 en que la trata de negros hacia Chile tomó impulso acusando un mayor volumen y una mayor organización utilizando el camino directo entre Buenos Aires y Cuyo, el comercio del vino cuyano alcanzó el mercado bonaerense, convirtiéndose en una actividad complementaria de este tráfico, en su mayor parte clandestino.

La asociación de estas actividades redundó en beneficio del comercio regional, ya que los gastos de fletaje y las cargas de gabelas o impuestos resultaban compensatorios con la traída de "mercadería de Castilla y esclavos de Angola", a la vez que coadyuvó al desenvolvimiento progresivo de la industria local.

Esta situación se mantuvo hasta mediados del siglo XVII, pero a partir de esta época, en que la trata empieza a mermar (1640-1660), para interrumpirse en las postrimerías del siglo, la actividad comercial de la región entra en una nueva etapa que podríamos llamar de autonomía y afianzamiento en función de los intereses exclusivamente locales.

Esta etapa comenzaría, primero, con la puja de los productos y comerciantes locales frente a los mercaderes profesionales que hasta entonces habían intervenido directamente en el fletaje y comercialización del producto, para proseguir luego, en la lucha contra el agobiante peso de las gabelas e impuestos que empezarán a gravitar sobre la industria madre de la región, en forma real, a partir de esta época.

ROSA MERCEDES ZULUAGA

APENDICE

DESCUBRIMIENTO DEL CAMINO DIRECTO ENTRE CUYO Y BUENOS AIRES (1604)

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. SEVILLA. —

Legajo. Chile 40.

En la ciudad de Santo Reyno de Chile a veynte y siete días de el mes de abril de mill y seiscientos y quatro años ante el capitán don Francisco de Cuñaiga alcalde de su magestad y por ante mi el escriuano se presento la petición siguiente. —

El Capitan Joan de Larrea vezino encomendero de la ciudad de San Joan de la Frontera Prouincia de Cuiro — Digo que su Señoría del Señor gouernador deste reino me dio su provision y comission bastante para el descubrimiento del camino de Buenos Aires con el auuda de Dios he descubierta y por esta relación que tome del dicho camino dormidas v aguadas del de que ago demostracion vera vuestra merced como muchas de las personas que fueron conmigo a la dicha jornada firmaron de sus nombres ser sierta y berdadera como lo es la dicha relacion y por justas causas y rrespecto que me muebe y por que en todo tiempo y saçon la verdad floresca v no se escuresca conbiene a mi derecho que dos pasajeros que binieron conmigo ha dicha jornada desde el puerto de Buenos Aires asta la ciudad de San Luis de Loiola que son Joan de la Pressa v Pedro de Asqueta que al presente estan en esta ciudad de partida para los rmos. del Piru bean y rreconoscan la dicha rrelación punto por punto v sus firmas que en ellas hizieron y digan deuaajo de juramento en forma si es cierta v berdadera la dicha rrelación y las dichas firmas son suias y assi mismo bieron firmar a las demas personas las firmas que estan en la dicha rrelación sin que para ello se les hiziese fuerça ni molestia ninguna sino de buena v apasible conformidad. A vuestra merced pido y suplico agan la dicha declaración v rreconoscimientos los susodichos v lo que dixieren v depusieren me lo mande vuestra merced dar originalmente vnterponiendo en ello su autoridad y decrepto judicial para que balga v aga fee do quiera que paresciere y se mostrare v pido justicia y testimonio etc. —

(firmado y rubricado)

JUAN DE LARREA

f^o v^o V/ Y por su merced del dicho alcalde vista la dicha Petición y lo que en ella pide dijo que presente los dichos testigos que su merced esta presto de los mandar exsaminar y hacer que reconoscan sus firmas y desde luego y ynterponia e ynterpuso su autoridad y decreto judicial para su balidación y firmeza y para la declaración de los testigos atento a que su merced esta ocupado en negocio tocantes al serbicio de su magestad cometia y cometio la recepción y juramento de los testigos a mi el escriuano para que ante mi jure y declare y lo firmo de su puño. —

(firmado y rubricado)

DON FRANCISCO DE ÇUÑIGA

Ante mi Gines de Toro escriuano publico y de cabildo

Por Horden y comisión del Señor Guernador Alonso de Riuera. —

Relación del camino que el Capitan Joan de Larrea a echo desde la ciudad y Puerto de Buenos Ayres a esta de San Luis de Loyola por el camino quelleuo a la yda que fue el dicho Puerto con la gente que traxo en su compañía asi de vezinos como soldados y pasajeros y señales que a puesto de cruces altas en las aguadas y dormidas que en el dicho camino dexa señaladas assi de Lagunas como pozos manantiales que dexa abiertos para el uso del dicho camino. —

Leguas que ay 4. — A 13 de febrero de 1604 años salio el dicho capitan del dicho Puerto de Buenos Ayres con toda la dicha gente onze carretas y ciento y treinta y tres bueyes, nobillos y caualllos que se traian entre todos los que benian y aquel día lleo al molino de Texeda quatro leguas de Buenos Ayres donde dormio y otro dia descanso en el dicho molino y puso vna cruz al principio del camino que dexa descubierto. —

5. — A 15 del dicho lleo al Rio Luxan 5 leguas de dicho Molino y puso vna cruz a la orilla del con nombre de la dormida de San Joan —

4. — A 17 del dicho lleo quatro leguas adelante por el rio arriba y durmio en el y puso una cruz con nombre de la dormida de San Martin. —

5. — A 19 del dicho se puso la 4^o cruz cinco leguas adelante con nombre de la dormida de San Pedro tiene dos lagunatos muy grandes de mucha y muy buena agua. —

3. — A 20 del dicho se puso la 5^o cruz tres leguas adelante con nombre de la dormida de San Pablo tiene alrededor tres lagunas muy grandes y de muy buena agua. —

5. — A 21 del dicho se puso la 6^o cruz cinco leguas adelante en la laguna llamada chacoromen con nombre de la dormida de Nuestra Señora del Socorro tiene dos lagunas muy grandes cerca de la cruz y otras muchas alrededor y entre esta dormida y la de atras ay muchas lagunas grandes y buena agua. —

7. — A 25 del dicho se puso la 7^o cruz en las lagunas llamadas copaquillan con nombre de la dormida de San Mathias ay siete leguas escasas de la dormida de atras y entre esta dormida y la de arriua ay muchas laguna donde se puede hazer noche si quisieren. —

4. — A 26 del dicho se pudo la 8^o cruz quatro leguas adelante en 37 la laguna llamada Nabalbacal con nombre de la dormida de San Alexandro es vna laguna grande. —

f^o 2^o V/ 5. — A primero de março se puso la 9^o cruz cinco leguas adelante/ en la laguna llamada Liminitu con nombre de la dormida de San Andrés es vna leguna muy grande y vn quarto de legua antes de llegar a ella ay otra menor. —

6. — A 3 del dicho se puso la 10^o cruz seis leguas adelante en vn pozo manantial que abrio a la yda a Buenos Ayres con nombre de la dormida de San Phelipe y Santiago ase de dar de beber al ganado fuera del sacando agua. —

6. — A 4 del dicho se puso la 11^o cruz seis leguas adelante con nombre de la dormida de San Adrian es vn pozo manantial que tiene mucha agua y se dio de beber a todo el ganado y sobro mucha. —

3. — A 5 del dicho hizo abrir otro pozo en tamalmeta tres leguas adelante tiene mucha agua muy buena puse por nombre la dormida de San Jeronimo y bebio el ganado en el de pasada.

3. — A 6 del dicho se puso la 12^o cruz tres leguas adelante del pozo de arriba con nombre de la dormida de San Francisco abriose un pozo manantial de mucha e muy buena agua llamase el sitio Xilimin. —

3. — A 7 del dicho se abrio otro pozo tres leguas adelante con nombre de la dormida de San Clemente tiene mucha y muy buena agua y se a de sacar con bateas para dar de beber al ganado por ser muy hondo. —

6. — A 9 del dicho se puso la 13^o cruz seis leguas adelante en vn as lagunillas junto al rio quinto con nombre de la dormida de los quarenta martires tiene todo el agua necesaria avnque benga muy grueso exercito. —

5. — A 11 del dicho se puso la 14^o cruz 5 leguas adelante a orillas del Río quinto con nombre de la dormida de San Bartolome. —

4. — A 13 del dicho se puso la 15^o cruz quatro leguas adelante orilla del dicho Rio con nombre de la dormida de Santa Ines. —

5. — A 14 del dicho se puso la 16^o cruz 5 leguas adelante orilla del dicho rio con nombre de la dormida de San Ildephonso y se seteo en la dormida de Nuestra Señora del Rosario donde a su adbocación esta puesta vna cruz y se bino a dormir a la cruz 4. — y dormida de la Santissima Trinidad quatro leguas adelante. —

6. — A 17 del dicho lleo a esta ciudad de San Luis de Loyola 93 que esta seis leguas del dicho término de la Trinidad y por aber pasado y dormida en las dichas para guardas de ida y buelta a Buenos Ayres desde esta ciudad de San Luys lo firmamos de nuestro nombres en la dicha ciudad de San Luys a diez y seis dias/del mes de marzo de mill y seiscientos y quatro. —

(firmado y rubricado)

Francisco Muñoz	Juan Jufre	Juan de Contreras
Fernando de Arnedo	Fauian de Herrera	Don Pedro Pinel de
Joan de La Presa	Agustin Muñoz	Lizariga
Benito Flores	Francisco Fernandez	Pedro de Axcoeta
Francisco Bello. —	Diego Gutierrez	Diego de Cabrerias
Baltasar de Lemos	Juan de Medina	

42

ROSA MERCEDES ZULUAGA

f^o 4^o / En veinte y siete días del mes de abril de mil y seiscientos y quatro años en la ciudad de Santiago del Reyno de Chile caueça desta gouernación ante mi el escriuano publico e de cabildo el capitan Juan de Larrea para esta ynformación presento por testigo a Joan de la Presa de el qual yo el escriuano en virtud de la comision a mi dada por su merced de el capitan don Francisco de Çuñiga alcalde de su magestad tome y rresecevi juramento en forma segun derecho por Dios nuestro señor y por vna señal de cruz que hizo con los dedos de su mano derecha so cargo de el qual prometio de descir verdad de lo que supiese y le fuese preguntado y siendo examinado por el tenor de el pedimento presentado por el dicho Juan de Larrea y abiendo visto la rrelación contenida en la dicha petición y su firma y las de las demas personas que en ella firmaron dixo que lo que pasa es que este testigo se hallo en la dicha jornada y firmo con los demas testigos la firma que le fue mostrada y por tal la reconoce do dize Joan de la Presa y bio firmar a todos los demas testigos hasta el postrero que se dize Joan de Medina y que es verdad todo lo contenido en el memorial por que se hallo este testigo presente a todo ello caminando con carretas y que es verdad que de su voluntad firmaron todos sin que para ello se les hiziese fuerça ninguna y que lo que a dicho es verdad para el juramento que tiene fecho en que se afirmo y retifico y dixo ser de hedad de treynta y dos años poco mas o menos y lo firmo de su nombre y el dicho alcalde que esta presente. —

(firmado y rubricado)

DON FRANCISCO DE ÇUÑIGA — JOAN DE LA PRESA

Ante mi GINES DE TORO

escriuano publico y de cabildo

f^o 4^o V/ En la ciudad de Santiago reyno de Chile caueça desta gobernacion en el dicho dia mesy año dicho ante mi el escriuano para la dicha ynformación el dicho Juan de Larrea presento por testigo a Pedro de Axoeta del qual fue tomado y rrecibido juramento en forma segun derecho por Dios nuestro señor y por vna señal de cruz que hizo con los dedos de su mano derecha so cargo del qual prometio de descir verdad de lo que supiese y le fuese preguntado y siendo exsaminado por el tenor del pedimiento del dicho capitan Juan de Larrea y mostradole la rrelación en el pedimiento contenido de axcueta que le fue mostrada y reconosce por tal suya la dicha firma y bio firmar a todos los demas que estan firmados que comiença desde Francisco Muñozy acaba en Joan Medina y este testigo se hallo en la dicha jornada y bio que es verdad todo lo contenido en la dicha memoria y relación que esta de letra de Joan de la Presa y firmado de su nombre entre los demas que firmaron y bio este testigo que los que firmaron lo firmaron de su voluntad por ser verdadero lo contenido en la dicha rrelación y que no les fue hecho apremio ni fuerça alguno ni este testigo tal entendio sino por ser verdad como dicho tiene todo lo contenido en la dicha relacion porque lo bio ser y pasar como

dize y que esto es verdad para el juramento que tiene fecho en que se afirmo y retifico y dijo que es de hedad de veynte años poco mas o menos y firmolo de su nombre, y su merced del dicho alcalde que a todo se hallo presente. —

(firmado y rubricado)

DON FRANCISCO DE ÇUÑIGA — PEDRO DE AXCOETA

Ante mi GINES DE TORO

Escribano P. y de Cdo.

EL VIRREY ARREDONDO Y AL PROYECTADO AVANCE DE LA FRONTERA EN EL CHACO

Resulta claro que, en cualquier estudio destinado a conocer la ideología del funcionario hispanoamericano en la época borbónica, debe ocupar lugar importante todo aquello que hace relación con los planes o proyectos elaborados por las diferentes autoridades acerca de distintas materias de gobierno.

La averiguación y, más todavía, la localización de esos intentos —independientemente de su realización concreta— interesa tanto por lo que revela de preocupación generalmente progresista, como por lo que, de ponerse en ejecución, pudieron llegar a significar en cuanto posibilidades nuevas para una región, un conjunto social, una situación económica, etc.

Si a ello unimos el hecho de que, por distintas causas, todavía no puede considerarse exhaustivamente completo nuestro saber, por ejemplo, acerca de una época como la virreinal en tierras ríoplatenses, creemos que siempre será beneficioso allegar materiales que sirvan en ese sentido.

Vaya lo anterior de nota aclaratoria al tema que hoy pensamos tratar, relativo a un civilizador proyecto del virrey don Nicolás de Arredondo, para producir el beneficioso avance de la frontera en el Chaco.

UBICACIÓN DEL ASUNTO Y ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Para su mejor comprensión, la situación concreta que se recoge y enfoca en 1790 debe presentarse, en primer lugar, en términos geográficos.

Cuando decimos *el Chaco* nos estamos refiriendo a la zona comprendida entre el río Paraná, al este; el Bermejo y el Pilcomayo, al norte; el Salado y los fuertes y reducciones de la Intendencia de Salta, al oeste y, por el sur, la jurisdicción de la ciudad de Santa Fe con algunas avanzadas que también lo encerraban.

Se desprende de lo anterior, entonces, que no intentamos hablar de toda la región denominada genéricamente Chaco —la cual, va de suyo, es mucho más extensa y se interna y dilata en el Paraguay y zonas vecinas— sino de la

que, históricamente, movió más la atención de las autoridades del Virreinato del Río de la Plata.

Como avanzada hacia y en esa región del Chaco, la Intendencia de Salta del Tucumán tenía un cordón de fuertes que rebasaban el río Salado. Los principales de ellos eran: San Andrés, Río Negro, Ledesma, San Fernando del Río del Valle, Santa Bárbara, San Luis de Pitos y San Lorenzo.

Ahora bien; queremos dejar claramente establecidas, con relación a un asunto paralelo al que vamos a tratar —el referido a la navegación del río Bermejo— estas conclusiones:

a) El proyecto de navegar ese río, es decir, de recorrerlo para probar que era navegable, pertenece a don Juan Adrián Fernández Cornejo, quien lo formuló en 1779. (1).

b) Quién probó ser dicho río navegable, surcándolo por primera vez, fue el Padre fray Francisco Morillo, que efectuó el viaje entre noviembre de 1780 y febrero de 1781 (2).

c) Pero que, el autor del proyecto intentó, unos años después, hacer el recorrido oficial del curso del Bermejo. Y que, para esto, desconoció prácticamente el viaje del Padre Morillo y buscó ayuda y apoyo en las autoridades virreinales. (3)

LA CONSULTA DEL VIRREY

Con fecha 13 de febrero de 1790, escribía el virrey don Nicolás de Arredondo a los gobernadores intendentes de Paraguay y Salta y al teniente gobernador y cabildo de Santa Fe, a fin de que le diesen su parecer acerca de que

“para facilitar el comercio de varias jurisdicciones con las provincias del Perú, convertir y civilizar los infieles del Chaco y evitar los daños que causan, se ha propuesto a este Superior Gobierno, como conducente, la navegación del Bermejo, construyéndose al efecto en sus orillas 14 ó 15 presidios fuertes bien pertrechados y provistos de lo necesario a su defensa y subsistencia, situados en tales distancias que a tiro de cañón se

(1) Cfr.: ACEVEDO, Edberto Oscar: El primer proyecto de navegación del Bermejo. En *Anuario de Estudios Americanos*. Tomo IX. Sevilla, 1952.

(2) ANGELIS, Pedro de: Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las Provincias del Río de la Plata. Seg. edic. Tomo V. Pág. 193. Buenos Aires, 1910.

(3) En efecto; así lo solicitó en oficio del 10 de febrero de 1790 dirigido a Arredondo. El virrey, en 8 de marzo, respondía aprobando ese intento, que esperaba verificase “a la brevedad posible” y agregando que, como la puesta en práctica del proyecto “podrá conducir a situar fuertes en las orillas del mismo río, incluyo a vuestra merced copia de la circular que despaché a este intento, para que en su vista me informe lo que se le ofrezca y parezca sobre

pusiesen dar auxilio de uno a otro y guarnecidos con los vecinos interesados en este proyecto, distribuidos en la forma que expresa la adjunta relación (4)

Salta	2 fuertes
Tucumán	2 fuertes
Jujuy	1 fuerte
Santiago del Estero	2 fuertes
Santa Fe	1 fuerte
Corrientes	2 fuertes
Paraguay	3 ó 4 fuertes (5).

O sea que el virrey recogía el pensamiento acerca de las urgencia de extender la frontera como labor complementaria de la empresa principal que era necesario emprender de manera definitiva, esto es, efectuar la navegación del río Bermejo.

Realizada como fue en tales circunstancias, la consulta no podía caer en saco roto. Al contrario —como veremos en seguida— dio pie a unas interesantes respuestas.

Dicho lo anterior, quedaría por averiguar el sentido de la frase: “se ha propuesto a este Superior Gobierno como conducente la navegación del río Bermejo”.

Alguna duda podría caber en cuanto a si fue el mismo don Juan Adrián Fernández Cornejo quien hiciera esta propuesta, ya que su carta al virrey, como hemos dicho, era de fecha 10 de febrero y, en consecuencia, resulta imposible que éste la recibiera antes de su consulta de fecha 13 de febrero.

Pero, en todo caso, esa cuestión no puede despistarnos. Porque, en nuestro concepto, cuando el virrey afirmaba “se ha propuesto a este Superior Gobierno”, lo que hacía era dar forma a lo que se le había dicho verbalmente.

En efecto; es conocido el hecho de que Arredondo, al hacer su viaje hacia Buenos Aires para relevar del mando al Marqués de Loreto, estuvo a fines de 1789 en Salta con su esposa, doña Josefa Mioño y ambos adquirieron noticias y se interesaron en el plan de navegación del Bermejo que, desde hacía años,

ello”. Archivo Nacional de Chile. Archivo Morla Vicuña. Volumen Nº 73. Tit. “Relación de la Navegación del Bermejo”. Manuscritos — 1790. Piezas s/n. Este manuscrito original, a nuestro entender completa cierta documentación existente en el Archivo de Indias y parecería formar parte de un mismo cuerpo de actuaciones. Su hallazgo y su ubicación, aunque esté desglosado, redondean un asunto que aparecería trunco o incompleto.

(4) Idem sign. anterior. La relación que aquí se indica está trunca.

(5) Se encuentra dicha relación en una copia de 1794 en Archivo General de Indias. Sección V. Audiencia de Buenos Aires. Leg. Nº 19.

había formulado el vecino de aquella ciudad, don Juan Adrián Fernández Cornejo.

Es decir, en definitiva, que no fue otro que éste quien pusiera al tanto al nuevo virrey de la empresa en que pensaba.

Como prueba de que esa autoridad no se conformaba con enterarse del asunto, agreguemos a las fechas ya de por sí bastante significativas —fines de 1789, residencia de Arrendondo en Salta; febrero de 1790, carta consulta a los funcionarios provinciales— las propias palabras del futuro navegante del Bermejo:

“Con este pensamiento me alentaron el virrey y su esposa a que de nuevo empezase la empresa, significándome se interesaba en ella su celo y prometiéndome su protección” (6).

Y como el virrey agregaba en su consulta que, al efecto de la navegación propuesta, se pensaba construir en las orillas del Bermejo 14 ó 15 fuertes, debemos sospechar que en esas conversaciones con Fernández Cornejo pudo salir el tema del adelanto de esos reductos, con lo que, evidentemente, se redondeaba la cuestión porque, comprobado que fuese de manera fehaciente que el Bermejo era navegable —sobre lo que, creemos, no podía haber grandes dudas— de inmediato se aseguraría todo su territorio limítrofe con el avance siempre civilizatorio de la frontera.

LA RESPUESTA DEL INTENDENTE ALÓS

El intendente del Paraguay —primero en responder a la consulta— comenzaba por aceptar como muy útil todo proyecto que significase el adelanto de la frontera. Y decía esto porque consideraba que, para la Corona, era “importante desalojar del Gran Chaco la caterva de indios que produce este suelo y son tan perjudiciales a esta provincia”.

Pero, se hacía las siguientes reflexiones:

“Por experiencia práctica estoy palpando que los presidios contribuyen muy poco al objeto de preeludir las irrupciones de los indios y hacer salvo y seguro el tránsito, como sucede con los que hay en esta provincia y en las pampas de Buenos Aires. Sobre esto ha de considerarse que no serán suficientes los catorce o quince presidios que se han propuesto a Vuestra Excelencia para resguardar las orillas y costa del río Bermejo y a tal distancia que puedan auxiliarse a tiro de cañón porque, en primer lugar, debe averiguarse y calcularse la distancia que abraza la travesía

del Chaco por el curso del río Bermejo y de aquí proporcionar la radicación o erección de cada fortaleza.

“No sé, ciertamente, cuanta sea esta distancia, pero, a mi entender, por las noticias más calificadas que he tomado, no baja de ciento cuarenta leguas, y, en tal caso, cada presidio debe situarse a la de diez leguas, la cual embaraza el recurso presupuesto de auxiliarse por medio del cañón, cuyo estrépito no alcanza a tanto trecho que pueda oírse el tiro, sin lo cual será infructuosa toda esta diligencia.

“En segundo lugar —seguía diciendo el intendente del Paraguay— debe investigarse la proporción que tenga el citado Bermejo para hacerlo navegable, cómo y de qué manera y para qué género de embarcaciones, pues acerca de este punto se habla con variedad”.

Si se ponían los fuertes —agregaba— habría que instalar reductos en los intervalos y potreros para encerrar los caballos; y tendrían que tener aquellos dotación fija de no menos de cincuenta hombres, distribuidos así:

“cinco para guardar el reducto, seis para dos patrullas continuas en los intermedios, seis para el cuidado de la caballada y potrero, seis que deben hacer la guardia en el presidio, cinco de baja porque pueden, como es factible, enfermarse, y los veintidós restantes en acción y disposición para salir prontamente a cualesquiera urgencia y proteger al comercio”.

Como al Paraguay corresponderían cuatro presidios, tendría que contribuir con doscientos hombres. Pero este número le es insostenible a la región por varias causas: 1) porque ya son casi trescientos los que hacen el servicio a su costa, y 2) porque será “cosa insuperable, costosa y engorrosa” conducir esos hombres, relevarlos y mantenerlos en esos fuertes.

Por todo esto, para Alós, resultaba “difícil, costosísimo y sobremanera gravoso” llevar a cabo el plan propuesto.

Entonces, como valerse de reducciones “es negocio, a mi entender, inútil y superbacáneo”, se inclina por “el medio más seguro”, que será erigir poblaciones de españoles y pardos en los parajes que sean más oportunos y adecuados.

Añadía que éste era el gran medio para que se civilizaran los indios y que, precisamente, era mejor porque su número no era tan crecido.

Al respecto, hacía las siguientes observaciones:

“Los mocovíes son de nación más dilatada y también los tobas y pitilagas, porque no abortan sus mujeres ni les ha entrado peste, no así a los lenguas, a quienes consumieron las viruelas, siendo por esto su número, a lo sumo, de cincuenta, los cuales se hallan en casa del Padre Amancio González y de Asencio Flecha... los guaycurues se extinguieron del todo y no hay ni uno, después de haber sido la nación más crecida en otro tiempo. Los enimagas, apenas quedaron sesenta. Los guentuses son bastantes, como los chunupíes y vilelas, pero son naciones pacíficas que apenas se defienden en sus sitios sin guerrear ni provocar a nadie, tra-

(6) Expedición al Chaco por el río Bermejo ejecutada por el coronel D. Adrián Fernández Cornejo. En: ANGELIS, Pedro de: Ob. Cit. Tomo IV. Pág. 38. Buenos Aires, 1910.

bajando y pescando para mantenerse con sosiego. El carácter amable de los chiriguano debe alejar la sospecha de que nos ofendan, poseyendo asimismo el idioma guaraní" (7).

Es decir, en resumen, que el intendente Alós, no apoyaba el proyecto de extender la frontera con el avance de los fuertes y tenía una idea particular acerca de la mejor manera de civilizar a los indios.

LA CONTESTACIÓN SANTAFESINA

El subdelegado de Santa Fe, don Melchor de Echaven y Andía, comenzaba por aplaudir el proyecto. Entre las naciones que habitaban a lo largo del curso del Bermejo, señalaba a los mataguayos, maticos, lules, aguilotos, malvalaes, chunupies, vilelas, amulaloes, callagaes, palomos, toquistines, isistines, cristines, frentones, tobas y mocovíes.

Agregaba que el Bermejo tenía muchas vueltas en su curso y que esto haría más dilatado el espacio de río que habría de mediar de un fuerte a otro. Además, señalaba la circunstancia de que, en el verano, ese río crecía y salía de madre, inundando extensiones de dos y tres leguas vecinas y, por consiguiente, no podrían construirse sino muy retirados los fuertes y presidios.

Luego, precisaba que antes de que se hicieran estas construcciones, sería necesario proceder a la fortificación de esa frontera, colocando un fuerte en el camino que iba de Santa Fe a Santiago del Estero; que esta ciudad debía tener otro y lo mismo la de Córdoba.

Pero, a renglón seguido, decía que los vecinos de Santa Fe no estaban en condiciones de guarnecer un fuerte ya que siempre se hallaban dedicados a sus labores. Finalmente, apuntaba que, si se facilitaba la navegación por el Bermejo, se iba a ver perjudicado el cobro de derechos municipales y de sisa de esa ciudad, porque ya no se introduciría la yerba del Paraguay por Santa Fe con destino a Tucumán y Perú (8).

Es decir, en definitiva, que este otro funcionario encontraba también varios inconvenientes en ese proyectado avance de los fuertes tucumanos.

Ahora bien; en esta misma ciudad de Santa Fe y en el seno de su cabildo —también consultado— se produjo una discusión con relación al tema que nos ocupa. Porque en su informe al cuerpo, el procurador don Juan Crisóstomo

(7) Oficio de Alós a Arredondo. Asunción, 8 de abril de 1790. (Con acuse de recibo del virrey. Buenos Aires, 13 de mayo de 1790). Doc. cit. (Nota Nº 3). Respectivamente, Piezas 4 y 5.

(8) Oficio de Echaven y Andía a Arredondo. Santa Fe, 5 de mayo de 1790. (Con acuse de recibo del virrey. Buenos Aires, 13 de mayo de 1790). Doc. Cit. (Nota Nº 3). Respectivamente, Piezas 6 y 7.

Pérez comenzaba por hablar de que la desembocadura del Bermejo estaba a 170 leguas de Santa Fe; a esa gran distancia se unía "la fragosidad de los caminos, dificultad de abastecerle raciones a las milicias y el corto número de las de esta jurisdicción... imposibilitan el concurso de esta ciudad para los fuertes que se proyecta establecer".

Entendemos que el inconveniente mayor que veía este individuo estaba en el avance conjunto de la frontera hacia el norte, pues, oportunamente, indicaba que desde Corrientes habían llegado comerciantes con efectos de aquella zona y del Paraguay, además de ganado mular y caballar por el río y por tierra, hasta el pueblo y reducción de San Gerónimo y que, desde aquí, tanto ellos como el cacique José Benavidez, se habían introducido hacia Santiago del Estero y San Miguel de Tucumán, siguiendo siempre, entonces, un rumbo este-oeste que les permitiría huir "de la fragosidad del centro del Chaco".

Sumaba a lo anterior

"que tampoco sirven a Santa Fe los fuertes ni la defensa que éstos pueden hacer, pues los indios pasan el Bermejo para esta parte con frecuencia, como lo hacen, por ejemplo, tobas y mocovíes".

Que, de las reducciones de Santiago y San Bernardo, establecidas por el coronel Francisco G. Arias cuando la última expedición al Chaco (1780), "y de su fidelidad y correspondencia no hay seguridad alguna, porque tanto roban aquellas con título de reducciones como los vagos".

Que los catorce fuertes no son bastantes; es mucha la distancia de seis leguas entre cada uno. Y que, aunque se avance la frontera hacia el noreste, quedará desierta buena parte del territorio interior.

Por todo esto, indicaba el procurador que era "mejor poblar las orillas del río Salado" desde el punto de Mailin a la frontera de Santa Fe, ya que en estas zonas las tierras eran más aptas que las del Bermejo.

Porque, desconfiando como desconfiaba de la seguridad que proporcionaban los fuertes, creía que más servían de trinchera o albergue para los soldados que de mantenedores del orden ante el enemigo. Tal vez —agregaba— los religiosos del Colegio de Propaganda Fide que estaban sobre el río Carcarañá podrían trasladarse a otros pueblos mejores y así cumplir con su ministerio respecto de los indios del Chaco.

En resumen; todavía agregaba el procurador que por el Bermejo no podían transitar embarcaciones de carga, que esa navegación no era útil, que, de efectuarse por ese río el comercio, se perturbaría la recaudación de los impuestos a los productos que entraban por tierra a Santa Fe y, por último, que eso

sería perjudicial a toda la región rioplatense y a Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán (9).

Cuando, en 27 de mayo de 1790 se leyó este escrito en el cabildo santafesino, el alguacil mayor don José Manuel Troncoso dijo "que difería" en su tratamiento y, entonces, los demás miembros del cuerpo acordaron que debía ser considerado en una nueva reunión (10).

Esta se produjo el 2 de junio y allí expresó Troncoso que si el procurador Pérez consideraba inútil el proyecto, él, en cambio, "lo contempla laudable y digno de apoyarlo por la utilidad y beneficio que resultará a esta ciudad", ya que consideraba que estaban en condiciones de ser pacificadas las naciones de indios que habitaban el Chaco "y aún cuando se deslograse la navegación del río Bermejo, conseguirían las armas del Rey aumentar a sus dominios aquel vasto e inculto país". Reconoce que, como el Bermejo es estrecho y los indios alcanzan con sus flechas de una a otra banda, "no hay seguridad para los navegantes" y que los 14 fuertes no bastan. Pero, en contra del procurador, dice que aunque se perjudique económicamente Santa Fe, no importa con tal de que se extienda el mundo civilizado.

Ante esta exposición, el regidor decano y alcalde de segundo voto, don Juan Francisco Roldán, dijo que estaba informado de las dificultades expuestas por el procurador en su informe y que a la ciudad convenía se hiciera como éste había expresado. Algo similar dijo el alcalde de primer voto, don José Ignacio de Uriarte quien, como su colega, solicitó que todo lo actuado se pasase a conocimiento del virrey (11).

En resumen; puede decirse que el proyecto no tenía ambiente favorable en Santa Fe y que, por lo tanto, aquí había resistencias que ya no podrían vencerse con argumentaciones.

RESPUESTA DEL INTENDENTE MESTRE

"Mucho tiempo hace que es objeto de mis desvelos la meditada utilidad "de trasladar los fuertes que guarnecen las fronteras de esta provincia a las márgenes del río nombrado Grande o Bermejo, que riega los dilatados países del Chaco",

(9) Oficio de Pérez al cabildo. Santa Fe, 5 de mayo de 1790. Doc. cit. (Nota Nº 3). Pieza 8.

(10) Acta del cabildo de Santa Fe, del 27 de mayo de 1790 (Copia). Doc. cit. (Nota Nº 3). Pieza 9.

(11) Acta del cabildo de Santa Fe, del 2 de junio de 1790 (Copia). Doc. cit. (Nota Nº 3). Pieza 10.

comenzaba por decir el intendente de Salta, don Andrés Mestre. Y agregaba:

"Esta idea hubiera sido ya asunto de representación mía a no haberme contenido el recelo de que, a vista de las urgencias de la Corona, se despreciase, como medio para empeñarla".

Pero, encontrándose interpretado ahora por la consulta del virrey, pasaba, en seguida, a exponer lo que le parecía "el gran pensamiento" de Arredondo, añadiendo desde el comienzo: "cuya realización será ciertamente costosa, pero muy útil".

Al entrar en materia, afirmaba haber pensado ser conveniente

"que al abrigo de los mismos fuertes se estableciesen tres reducciones, compuestas de las naciones de indios mataguayos, chunupies, malvalaes, y signipes, que ocupan los terrenos que se avanzaban".

Y esto porque

"persuade la prudencia que no se dejen infieles a la espalda; la justicia, que sin motivo no sean aquellos infelices expulsados del patrio suelo ni removidos sino para mejorar de suerte; y la razón, que se reduzcan a pueblo y doctrina, como indios que lo solicitan o que no lo repugnan".

Comentaba luego que le parecía muy adecuado el proyecto de adelantar no solamente los fuertes salteños, sino aun los de Santa Fe, Corrientes y Paraguay, y que, cerca de ellos, se podían fundar también reducciones a los aborígenes de los contornos, con lo cual se pondría "respeto a las dos modernamente situadas en el paraje de la Cangayé, sobre el propio río" (se refiere a las de Santiago y San Bernardo).

Y para terminar de considerar en orden general el asunto, expresaba:

"Este proyecto, que será siempre alabado de los buenos, trae a Dios nuevos adoradores, al Rey nuevos vasallos con aumento de dominios, al Estado brazos auxiliares, a las provincias fronterizas, seguridad, al comercio ensanches, industrias y facilidad para transportar, sin riesgo, sus efectos de unas jurisdicciones a otras, ora sea navegando el río Bermejo, ora sea abriendo un camino terrestre por sus orillas, el cual será constantemente cómodo por la abundancia de pastos, agua, leña y maderas para compostura o facción de carreteras".

Luego Mestre se contraía al aspecto particular de la frontera chaqueña de la provincia de su mando. Incluía, al principio, un dato que juzgamos de gran interés por ser muy poco frecuente su moción y porque ayuda a conocer ciertos límites de las jurisdicciones provinciales en la época virreinal.

Dice Mestre que a la frontera oriental de Salta del Tucumán le computa "por ahora una extensión de cien leguas de Oeste a Este, por cuyo rumbo es preciso fijar su término en el paraje nombrado Tren de Espinosa, que dista como ciento y cincuenta leguas de esta capital".

Para fortalecer esas cien leguas de frontera, calculaba serían

“suficientes seis presidios bien pertrechados, guarnecidos cada uno con cuarenta hombres efectivos y situados en tales distancias que dos de ellos se pueden auxiliar recíproca y oportunamente. Cada dos presidios deberán tener en el medio y fácil amparo de uno de ellos, una estancia poblada de ganado vacuno y asistida de cinco hombres fijos, la cual puede proveer de carnes a ambos sin disminución del principal que se irá reponiendo con los procreos. Dos fuertes o presidios deben hacer frente a la jurisdicción de Jujuy, dos a la de Salta (que sirve de barrera a las de San Miguel de Tucumán y Catamarca) y dos a la de Santiago del Estero”.

Como se ve, este intendente pensaba con bastante independencia en la cuestión, ya que hay aquí una variación interesante respecto de la primitiva lista de fuertes que correspondería guarecer a cada ciudad, según el proyecto del virrey transcrito anteriormente.

Pero, además, Mestre daba forma al consiguiente traslado de reducciones. Y así, decía que

“al abrigo de los fuertes que hagan frente a la jurisdicción de Jujuy vendrá que se establezca una reducción de indios mataguayos que residen en aquel distrito [La de Centa, fundada por su orden, unos años antes]. Al [amparo] de los que resguardan la de Salta, otra de indios mataguayos o matacos que ocupan las cincuenta leguas que median entre el presidio del Río del Valle y la Esquina del Grande o Bermejo; y al de los fronterizos a Santiago del Estero, otra de indios chunupies, malvalaes y signipes, tres pequeñas y unidas parcialidades que habitan a las márgenes de este río, desde el paraje nombrado la Esquina hasta el denominado Tren de Espinosa, en que se comprende un espacio de cincuenta leguas”.

El problema, que, a continuación, se plantea Mestre, es el de la mayor o menor cercanía en que deberán hallarse, entre sí, fuertes y reducciones. Más ventajas creía encontrar en la proximidad que en la lejanía. Pero en aquélla relativamente, pues aunque esperaba, “en la eficacia de la Gracia y confiando del celo de los curas y jefes seculares el arreglo de costumbres, tanto de los soldados (que deberían ser casados) como de los indios”, pensaba debía situarse cada reducción “a ciento setenta y cinco varas de cada uno de los fuertes”.

Y comentaba:

“Esta intermediación facilitará muchísimo la civilización de los indios, su asistencia a la doctrina y demás actos de religión, su respeto y obediencia a las leyes, su racional subordinación a las curas y su aplicación al trabajo, cuyo ejercicio los robustecerá de día en día y disipará la ignavia que les es connatural”.

Con la cercanía de reducciones y fuertes se conseguirá, también, “el considerable ahorro de capillas y capellanes para éstos, mediante a que, para los unos y para las otras puede servir una sola iglesia”.

Recomendaba, en seguida, que en las reducciones a construir se indique a los doctrineros que hagan que los indios,

“guardando orden de calles y cuadras según la ley, fabriquen sus casas proporcionadas con paredes de adobes y buen techo, lo cual se puede conseguir sin costo, obligando a todos los indios [a] que unidos construyan en un año las de caciques y mandones y, sucesivamente, las de particulares, medio que facilitará la construcción de todas las necesarias en cuatro o seis años, sin perjuicio de las labranzas y sementeras, las cuales se podrán hacer en común mientras los indios sean neófitos y distribuirse las cosechas con economía y proporción al número de individuos de cada familia, reservando como en pósito lo que se considere suficiente para semillas y para remedio de alguna necesidad”.

Otro tema que trataba el intendente, asignándole su verdadera significación, era el relativo a la forma en que se podría realizar y mantener esta obra. Pensaba que habría gastos de dos clases.

“Los unos, gastos por una vez, y los otros, anuales: aquéllos, supuesta la intermediación de fuertes y reducciones, se pueden guadar, por un cálculo prudencial, en cien mil pesos, regulando diez mil para cada uno de los tres fuertes con iglesia; seis mil para cada uno de los otros tres de segundo orden, con sólo capilla; veinticuatro mil pesos para fundamentar una estancia con cuatro mil cabezas de ganado vacuno para cada dos fuertes; veinticuatro mil pesos para fundamentar otra con igual número de ganado para cada reducción y cuatro mil para poner en cada una de éstas un rebaño de ovejas que proporcione lana para vestir a los indios.

Los gastos anuales relativos a las tres reducciones, se pueden computar en novecientos pesos destinados a la compra de herramientas, facción y compostura de telares y otros utensilios; pero esto puede durar poco más de cuatro años, porque al cabo de ellos se debe esperar que la labor de los indios produzca todo lo necesario a su subsistencia”.

No habrá —calculaba Mestre— nuevos gastos en los sínodos de los doctrineros, porque al establecer las reducciones en o hacia las márgenes del Bermejo debían suprimirse, “de justicia y por necesidad”, las de San José de Petacas, Nuestra Señora del Pilar de Macapillo y Santa Rosa de Lima. Y los indios de ellas debían agregarse “unos a la reducción de San Esteban de Miraflores y los otros a la de San Joaquín de Ortega”.

“Los gastos anuales de los seis fuertes”, siempre y cuando pase a ellos “el corto armamento que tienen los que actualmente defienden la frontera” y que, en las estancias mencionadas, se trabaje el grano y el bizcocho.

“gradúo que puedan necesitarse cuarenta mil pesos para pagar los doscientos cuarenta hombres distribuidos en los seis fuertes, a los quince para las estancias, a seis panaderos y a seis armeros y para comprar municiones, reparar armamento, reponer herramientas y racionar a la tropa tabaco y yerba”.

Añadía este intendente que los cien mil pesos en que calculaba el gasto a hacer de una vez, no podrían, de ningún modo, salir de su provincia, "porque los vecindarios, ni tienen facultades para sufrirlos, ni miran la traslación como interés inmediato, respecto a que se hallan resguardados de insultos enemigos con los fuertes existentes", y porque, además, "las ventajas del comercio que girase por el Chaco serán para las provincias del Perú y para las del Paraguay, sin que se advierta ninguna para las ciudades de ésta, cuyas situaciones distan mucho de aquel tránsito", por lo que

"parece indispensable que salgan los gastos de la Real Hacienda, la cual podrá resarcirlos con la venta de las tierras que se ganan, formándose de ellas un mapa topográfico que las designe y preste ideas de su valor. el cual será tanto más cierto cuanto se consideren los terrenos más defendidos".

En lo que respecta a "los cuarenta mil pesos que gradué de gasto anual para mantener la guarnición de los fuertes", Mestre encontraba también gran dificultad en que los pagaran los ramos de Cruzada y Sisa de la provincia. Era probable que la Real Hacienda tuviese que suplir, por lo menos, quince mil pesos (12).

Así terminaba su informe el intendente de Salta del Tucumán, ofreciéndose a ser más explícito todavía si el virrey lo consideraba conveniente.

Demás está que digamos que esta respuesta de Mestre aparece como la más completa de cuantas se expresaron ante la consulta de Arrendo. Porque veía el asunto en toda su amplitud, es decir, uniendo al posible traslado de los fuertes hacia el Chaco, el relativo a las reducciones que debían acompañarlos a fin de hacer una obra coordinada de avance. Y se fijaba en el consiguiente gasto a hacer en todo ese movimiento. Claro que la obra entendida según los propios términos de Mestre, resultaba bastante cara pero, a la vez, se nos ocurre que ésta era la única manera de darle carácter definitivo al asentamiento ahora proyectado. De cualquier modo, parafraseando sus palabras, podríamos calcular que iba a haber inconvenientes en cuanto realización concreta por el lado del origen de los fondos a obtener para todos esos gastos.

OTRA INTERVENCIÓN DEL INTENDENTE SALTEÑO

Va a tomar ingerencia en este asunto, también, el R. P. don Lorenzo Suárez de Cantillana, un esforzado evangelizador de indios del Chaco, quien a la

(12) Oficio de Mestre a Arredondo. Salta, 25 de mayo de 1790. (Con acuse de recibo del virrey. Buenos Aires, 16 de junio de 1790). Doc. cit. (Nota Nº 3). Respectivamente, Piezas 2 y 3.

sazón desde su cargo de arcediano y como gran conocedor de la zona expresará, de motu proprio, su opinión. Y por ella tendrá que intervenir don Andrés Mestre otra vez, en estos asuntos.

En efecto; en oficio escrito al virrey en 23 de febrero de ese año, el P. Suárez de Cantillana comenzará por decir que el camino entre Corrientes y Salta se encontraba abierto desde la expedición de 1780 "y que solamente se necesitaba el trajinarlo".

En cuanto al asunto de los fuertes a erigir en las márgenes del Bermejo, sugería que lo mejor era se realizase antes "una expedición que, desde el gobierno del Excelentísimo Señor Vértiz" estaba proyectada, compuesta por quinientos hombres y a cuyo frente fuese "un comandante general práctico", con el fin de que registrase "toda la costa de dicho río de una y otra banda, hasta la reducción de San Bernardo de tobas, inspeccionando juntamente los lugares aparentes para estas erecciones". Así se tendría un informe completo de la situación.

Pensaba, además, en los mejores hombres para dirigir la empresa e insinuaba los nombres del Dr. José Antonio Arias Hidalgo, para que entrase por Corrientes o, para que hiciese lo mismo pero desde Salta, el del coronel don Francisco Gavino Arias y, en defecto de éste, don Jaime Nadal.

Y concluía con que, en todo caso, la expedición debía hacerse pronto, "pasadas las aguas", es decir, por los meses de mayo o junio porque, según la cita del Apóstol de las gentes: *quis militatis suis stipendijs unquam* (13).

Pues bien; esta carta del 23 de febrero y la otra de igual fecha que acabamos de citar, fueron pasadas por Arredondo al intendente Mestre a objeto de que éste le diera su opinión sobre el principal asunto en ellas enunciado, es decir, la proyectada expedición como antecedente del traslado de los fuertes.

Y Mestre formuló su respuesta, comenzando por reconocer que era cierto que estaba abierto el camino entre Salta y Corrientes. Pero, en cuanto a la expedición juzgada "por necesaria y urgente", decía que no le parecía tal, sobre

(13) Oficio de Suárez de Cantillana a Arredondo. Santiago de Mocovios, 23 de febrero de 1790. Doc. cit. (Nota Nº 3). Pieza s/n.

Además de esta carta, el P. Suárez de Cantillana escribió otras dos al virrey. La primera de la misma fecha y lugar, en la que insistía en sugerir el nombre de don Jaime Nadal en reemplazo del coronel Arias y en la que decía que, aun cuando éste fuese, a Nadal era preciso colocarlo al frente del fuerte del Río del Valle, dadas sus condiciones, muy superiores a las del entonces comandante, don Alonso Peña.

En la otra, de fecha 20 de abril escrita en el mismo lugar, insistía sobre su idea de la expedición, señalando que sus componentes se podrían sacar de las ciudades de Santa Fe, Corrientes y Asunción. Pero agregaba que creía sería necesario, antes, trasladar el fuerte de Blandengues situado en las márgenes del Bermejo, al lugar llamado Puerta de los Guaycurues. Doc. cit. (Nota Nº 3). Piezas s/n.

todo por lo que se relacionaba con su Intendencia, y esto por diversas razones. Entre ellas, apuntaba que los indios fronterizos estaban "quietos y moderados", que el gasto "de quince mil o más pesos" que se ocasionaría con ella no podría ser cubierto por ningún ramo, que el reconocimiento de los lugares donde iban a colocarse los fuertes no demandaba "mucho tiempo ni mucho trabajo, porque... sólo habrá que registrar algunas pocas leguas en cada ubicación", etc.

Y terminaba, explicando que si el virrey resolvía que los fuertes estuviesen todos en las orillas mismas del Bermejo, él convendría "con el arcediano que era indispensable la expedición; pero ésta podría puntualizarse con la misma gente que había de guarecer los presidios y, de este modo, se llenaba la intención con un solo gasto" (14).

PARECER DE FERNÁNDEZ CORNEJO

Como dijimos don Juan Adrián Fernández Cornejo, había escrito a Arredondo el 10 de febrero de 1790 y recibido contestación de éste del 8 de marzo, aprobando su proyecto de navegar el Bermejo. Pero, a la vez, Arredondo le mandaba informar sobre el proyecto del traslado de los fuertes (15).

Ahora bien; no conocemos la respuesta que diera Cornejo, aunque es posible que llevara la fecha de 24 de abril y que en ella redactase un comienzo de informe sobre ese asunto. De cualquier modo, con posterioridad a esa fecha, hizo otro en el cual, pese a ser una pieza trunca y que no tiene firma habla de que

"ha pensado, para formar una útil composición del lugar, bien combinada del número de presidios que podrán ser bastantes a la segura conquista de La Cangayé [y] a afianzar, sin penosas resultas, la navegación del río y el tránsito de sus márgenes".

Por lo mismo, explicaba que "con la posible anticipación", mucho convendría se fundaran "cinco fuertes con guarnición competente" en los siguientes parajes: En la frontera de Jujuy deberían

"reducirse a uno los tres que en la actualidad tiene, a saber: Ledesma, Piquete y Santa Bárbara, el cual se colocará en el paraje nombrado San Francisco que, además de ser un terreno fértil, sano y con naturales ventajosos poterosos para estancias de toda especie de ganados, es de los más pingües. El segundo, que es el del Río del Valle, frontera de Salta, debe avanzarse a la Esquina del río Grande, la que siendo paso preciso del enemigo se le priva de aquella entrada quedando, por tanto, asegu-

(14) Oficio de Mestre a Arredondo. Salta, 7 de junio de 1790. Doc. cit. (Nota Nº 3). Pieza s/n.

(15) Idem nota 3.

rados todos los términos a que se antepone. El tercero, que es el de Pitos de la propia frontera, deberá ponerse en la Puerta de la senda de Macomita. Con uno y otro queda para siempre asegurada esta frontera, cortado el paso a los infieles, sujetos más que hasta el día los antiguos reducidos pueblos de Santa Rosa, Macapillo, Petacas, Balbuena, Ortega, Miraflores y Río Negro... y en el de La Esquina podrá establecerse, por sus locales circunstancias, el puerto y astillero para la navegación del río... Los dos restantes presidios que tendrán por obieto la seguridad de las fronteras de Santiago del Estero y Santa Fe, deberán colocarse en las proporcionadas respectivas salidas de los infieles para una y otra jurisdicción a las márgenes del río Grande o Bermejo, guarneciéndose el primero a costa de las ciudades del Paraguay y Corrientes en justo compensativo de las ventajas que les promete el vasto comercio que deben esperar de ésta y demás provincias del Perú y el otro, la gente que hoy se ocupa en los tres fortines de Santa Fe que no son necesarios avanzando el que debe construirse con resultas más ventajosas que aquéllos".

Se extendía luego Fernández Cornejo acerca de otros puntos conexos con los anteriores, tales como el de que la construcción de estos presidios debía hacerse utilizando a los vagos y mal entretenidos, que lo primero a levantar tendrían que ser estacadas para su defensa, que, aunque distantes, entre todos los fuertes podrían hacerse señales de los movimientos de los indios por las humaredas que alcanzarían a verse porque todos tendrían, "constitucionalmente, mangrullos o atalayas en elevación", etc.

Y, finalmente, concluía su escrito, explicando al virrey que ya tenía dadas todas las disposiciones para su empresa de navegar el Bermejo, que se estaba construyendo la embarcación principal y que esperaba zarpar a principios o mediados del próximo junio (16).

ANÁLISIS Y CONCLUSIÓN

Se desprende de lo anterior que dos cuestiones a la vez paralelas y complementarias fueron las que ocuparon la atención de las autoridades regionales y de las personas conocedoras con relación al Chaco en esta época.

Por una parte, la relativa a la navegación del Bermejo, empresa singular, en cierto modo y que, en sí, reunía un particular círculo de intereses, actividades, protagonistas, etc.

Y, por la otra, el asunto que hemos detallado, referente al posible avance de la frontera, como complementario de la navegación del río, con lo cual,

(16) Oficio de Fernández Cornejo a Arredondo. Doc. sin fecha ni lugar. Idem.

evidentemente, se completaría y redondearía el marco geográfico y político de toda esa zona.

Ahora bien; analizando estos proyectos, o, mejor, las respuestas que se dieron al plan de extensión y avance de la frontera chaqueña, nos encontramos con que fácilmente podríamos señalar dos grupos de opiniones.

El primero, en cierto modo contrario al proyecto, estaría constituido por las contestaciones dadas por el intendente paraguayo Alos, el subdelegado de Santa Fe, Echeven y Andía y el procurador del cabildo de esa ciudad, Pérez, acompañado por otros funcionarios.

El segundo grupo, favorable a la realización del plan, lo formarían el alguacil mayor de Santa Fe, Troncoso, el intendente de Salta, Mestre, el P. Suárez de Cantillana y Fernández Cornejo.

El primer grupo admitía opiniones contrarias al proyectado avance de los fuertes pero en una extensa gama, desde las del intendente Alos (poca utilidad de los presidios, insuficiencia del número pensado, que estarían situados a gran distancia entre sí, escasez de fondos para mantenimiento de la tropa) hasta las del subdelegado santafesino que se fijaba en los desbordes e inundaciones que provocaba el Bermejo, la pérdida económica que podría resultar para Santa Fe, etc.

En cambio, los que apoyaban el traslado de fuertes consideraban, en primer término, que habría notables ventajas políticas, sociales y económicas. Mestre hablaba del avance consiguiente de las reducciones —cosa que también dirá Fernández Cornejo— pero, además, se planteará el tema de los gastos de la empresa. Y aunque en el primer aspecto había diferencias en cuanto al número de fuertes y reducciones, creemos que no fue ése el punto débil ofrecido por los que favorecían este proyecto en punto a lograr su realización.

Esto decimos porque nos parece que, si bien el virrey Arredondo había encontrado opiniones divididas en cuanto al plan, tenía un grupo fuerte de argumentos en pro de la definitiva ejecución.

Y, al parecer, persistía en su idea todavía un tiempo después de esta consulta (17).

(17) Esto se desprende de la siguiente comunicación: "Muy Ilustrado Cabildo. Muy señor mío: Recibí el pliego de Vuestra Señoría, el que entregué el mismo día que lo recibí; no pudo ser en propia mano a causa de estar su Excelencia con el sentimiento del impensado acaso de haber dado un negro dos puñaladas a su mayordomo, penetrantes en el pecho; anoche 9 del corriente, con el motivo de tenerle que dar otro pliego, logré hablar con su Excelencia largo tiempo sobre los fuertes, y aunque me dijo que en este correo próximo iría la resolución de la plantificación de ellos, me pareció que no estaba impuesto del pliego que yo le

Pero sin embargo, la empresa no se realizó de acuerdo con el proyecto enunciado.

Esto se desprende de la lectura de la *Memoria* (1795) dejada por arredondo a su sucesor, don Pedro Melo de Portugal, en la cual, al tratar el tema "Indios del Chaco" solamente se menciona la pacificación alcanzada en Santa Fe por las gestiones del comandante de armas de esa zona y por "la construcción de los fuertes que se han avanzado en aquella frontera" (18).

Es decir que para nada tiene en cuenta no solamente el viaje de Fernández Cornejo por el río Bermejo sino aun por el propio proyecto de adelantamiento de los fuertes en el Chaco. Cosa que, por lo demás, de haberse cumplido, no creemos dejara de subrayar Arredondo.

Esto se ve confirmado por las palabras de otro virrey, el Marqués de Avilés, quien, a su vez dijo esto en su *Memoria* (1801):

"Yo creo que si no se hubiera dejado apagar el calor con que se protegían las reducciones del Chaco el año de [1] 781, se hallaría hoy avanzada nuestra frontera sobre el río Bermejo, cuyo beneficio habría sido el fruto de la actividad, de la mejora de los medios que se habían tomado y, sobre todo, del buen trato que mandan las leyes dar a los indios que se nos subordinan. La cual conducta ha sido la menos seguida, en perjuicio de la religión y del Estado. . . (19).

Y en cuanto a las causas del abandono del plan nos permitimos avanzar la hipótesis —que tal vez pueda confirmar el hallazgo de cierta documentación complementaria— de que unida a la discrepancia de opiniones, posiblemente haya sido la escasez de recursos oficiales el principal inconveniente para la realización concreta en todos sus términos.

EDBERTO OSCAR ACEVEDO

entregué porque lo vi inclinado a que se plantasen los fuertes en el Bermejo, pensamiento de Cornejo el de Salta, y aunque rebati lo que me fue posible no se lo que determine lo que lea el pliego de Vuestra Señoría. Es cuanto puedo notificar a Vuestra Señoría sobre el particular. Nuestro Señor guarde a Vuestra Señoría muchos años. Buenos Aires y junio 10 de 1791. Beso la mano de Vuestra Señoría. Su más atento seguro servidor, José Tarragona". Archivo Histórico de la Provincia de Santa Fe. Cabildo de Santa Fe. Notas y otras comunicaciones. Tomo III. 1791 - 1818. Agradecemos a nuestro amigo, el señor Omar Tarragona, el habernos facilitado la copia de este documento que, sin duda, hace referencia a las gestiones de su antepasado en representación de la posición del cabildo santafesino, tal cual la hemos expuesto.

(18) *Memoria de Arredondo*. En BIBLIOTECA HISTORICA COLONIAL: *Memorias de los Virreyes del Río de la Plata*. Pág. 399-400. Buenos Aires, 1945.

(19) *Memoria de Avilés*. En Ob. cit. (Nota Nº 18). Pág. 508.

HISTORIA ARGENTINA

EL TRATADO DE SAN MIGUEL DE LAS LAGUNAS Y LA POLITICA NACIONAL DE PEDRO MOLINA

I. De Cepeda al tratado de Benegas.— II. Rivadavia y el Congreso de Córdoba.— III. Mendoza y el Congreso de Córdoba.— IV. El tratado del Cuadrilátero. Su significación política y económica.— V. El Gobernador Pedro Molina y el envío de Godoy Cruz a Buenos Aires.— VI. Las Instrucciones a Godoy Cruz.— VII. Godoy Cruz en Buenos Aires. Resultados de sus gestiones.— VIII. La incorporación al Cuadrilátero y su rechazo por Mendoza.— IX. Prolegómenos del tratado de San Miguel de las Lagunas.— X. Texto del tratado y “Manifiesto” del 22 de agosto de 1822.— XI. Actitud de San Juan a la luz de una información de “El Argos”.— XII. Molina y su último intento de reunir un Congreso. La circular del 2 de noviembre y las respuestas de Bustos, Mansilla y Blanco.— XIII. La nota de M. Rodríguez del 19 de noviembre y la respuesta de Molina del 7 de enero de 1823.

I

La circunstancia de que la caída del régimen directorial, en Cepeda, se produjera días después de la derrota de Artigas en Tacuarembó, tuvo consecuencias decisivas. La desaparición del caudillo oriental del escenario político —consumada finalmente merced a la acción de Ramírez— cierra un ciclo en la historia de nuestro federalismo al imposibilitar la realización del ideario que aquel defendiera con heroico denuedo. No se trata, ciertamente, de que Ramírez y López abjurasen de los principios por los que habían luchado; pero sucedió que el prestigio del Protector y su experiencia de una década eran indispensables para consolidar la victoria obtenida por las armas. Lo dicho no equivale a afirmar que, necesariamente, la presencia de Artigas habría permitido alcanzar ese resultado. Pero es lícito conjeturar que ella pudo mantener la unidad de acción de los caudillos federales, a poco andar quebrada por un enfrentamiento que sólo benefició a la política por-

teña. Pues Ramírez —en tanto López adoptaba una actitud expectante— se remontaba al primer plano precisamente a partir del tratado del Pilar. En otros términos, Ramírez se colocaba en el lugar que le indicaba su explicable ambición; y su presencia en Entre Ríos —exigida por la actitud de Artigas— le obligó a alejarse de Buenos Aires en un momento crítico (1). Lo que antecede explica, en cierta medida, lo acontecido en Buenos Aires y el litoral a lo largo de 1820 y aún después; pero no es lo único que determina el rumbo de los acontecimientos. En efecto, como en otros momentos de la historia argentina, Buenos Aires se disponía a renacer de las cenizas de la derrota con energía indomable. La consecución de ese objetivo fue obra de quienes habían militado en las filas del Directorio. Son los “neodirectoriales” —conforme a la atinada expresión de Vicente F. López— los que, a la larga, obtendrán el dominio de la situación. Es inútil, sin embargo, asignar exclusivamente a un grupo lo que corresponde considerar como un estado general de opinión que se canaliza por la acción de determinados individuos. Pero entendemos que no puede negarse la intervención decisiva, en la política de Buenos Aires, de los elementos que aglutinó el régimen liquidado en Cepeda. Convenimos en que el complejo cuadro que presenta al estudio la historia porteña en 1820 plantea serias dificultades. Pues casi todos los que se disputaron el poder —en primer término, el propio Sarateca— pertenecieron, en un momento u otro, cuando no en todo tiempo, al elenco directorial. De donde se infiere que es en la actitud a asumir frente a los problemas de la hora en donde debe buscarse la filiación de quienes, en octubre, accedieron al poder. Es con Martín Rodríguez y sus ministros —Francisco Fernández de la Cruz, Manuel José García y Bernardino Rivadavia quien, a partir de julio de 1821, reemplazó a De Luca— cuando la política de Buenos Aires se orienta claramente hacia determinados fines. Si hemos mencionado los nombres de los colaboradores de M. Rodríguez es porque los consideramos sobradamente elocuentes; tanto como el hecho de que haya sido De Luca —desdibujado frente a los otros— el renunciante que dejó su puesto a Rivadavia. . . Resultaría difícil hallar, en aquel momento, figuras que representasen mejor al régimen caído. Si a lo dicho se agrega que la Junta de Representantes que designara a ese Gobernador era de neto cuño directorial, se comprende por qué afirmamos que la victoria, en definitiva, correspondió a los “neodirectoriales”, expresión cabal, como señaláramos, que explica lo sucedido a partir de entonces.

(1) Joaquín Pérez: “Ramírez y Artigas. Elevación y ocaso”. En: “Trabajos y Comunicaciones”. U. N. de La Plata, 1949, Nº 1, p. 150.

El sangriento triunfo obtenido por Martín Rodríguez y Rosas contra Pagola —dentrás del cual estaba Dorrego— afirmó la autoridad del nuevo Gobernador y bien merece algunas reflexiones. Porque con la derrota de los Cívicos termina el período de revueltas que caracterizó la vida de Buenos Aires desde marzo a octubre de 1820 y que signó su tránsito a la condición jurídica de provincia. En ese lapso, los integrantes del denominado “federalismo” porteño, que las protagonizaron, demostraron no ser sino políticos movidos por apetencias inmediatas y sin verdadero sostén en la opinión. El hecho es importante desde nuestro punto de vista, como que significa que los federales del interior carecieron del apoyo de un grupo que, desde Buenos Aires, compartiese efectivamente sus miras acerca de la organización del país.

Por otra parte, la acción de los caudillos careció de unidad. No bastaba para obtenerla el anhelo común para concluir con la preponderancia de Buenos Aires y arribar a la organización federal mediante un Congreso, punto que parece fuera de discusión. Faltaba el jefe indiscutido cuya autoridad y prestigio canalizara la acción y borrara las asperezas y desconfianzas mutuas. Ese jefe pudo ser Artigas; pero su desaparición de la escena era un hecho consumado e irreversible. Así las cosas, Estanislao López no podía menos que observar con desconfianza el vertiginoso ascenso de Francisco Ramírez, quien había levantado su “República de Entre Ríos”, que no era, ciertamente, el punto final de su ambicioso programa. El santafesino compararía con amargura la situación de su provincia —asolada como ninguna por años de guerra ininterrumpida— con la que gobernaba el enérgico Supremo. En tanto, Bustos había consolidado su autoridad en Córdoba y aspiraba a encabezar la acción organizativa. Su intervención en los asuntos litorales —manifestada a través de su mediación para poner término a la guerra entre Buenos Aires y Santa Fe— se concretaría en el tratado de Benegas, firmado el 24 de noviembre de 1820. Ello ocurría precisamente en el momento en que Ramírez acicateaba a López para emprender una nueva campaña contra Buenos Aires, cuya situación distaba de satisfacerle. Por lo que se comprende que la firma del aludido tratado constituyera una traición de López, según su opinión, aunque resultase irónicamente similar a aquella que Artigas le atribuyera cuando suscribió la convención del Pilar. . .

El tratado de Benegas, en consecuencia, concluyó por favorecer las conveniencias porteñas al introducir la discordia en el campo federal; y la ulterior desaparición de Ramírez en Río Seco, el 10 de julio de 1821, constituyó la eliminación del más intransigente de los caudillos. Sería aventurado suponer que ello obedeció a un plan elaborado fríamente. Pero no es menos cierto que los hechos terminaron por consolidar la situación política con

notorio beneficio de Buenos Aires. A cambio de la aceptación de las exigencias de Bustos acerca de la reunión de un Congreso en Córdoba "dentro de dos meses" (art. 2º) (2) obtuvo, en definitiva, la eliminación de Ramírez, como queda dicho, así como la de Carrera. El diplomático norteamericano J. Murray Forbes entendió claramente la significación del hecho: "Estas circunstancias —la muerte de Ramírez y Carrera, anota— han acrecentado la influencia de esta Provincia sobre las demás y con la juiciosa conducta de la presente administración, la fuerza moral de su dirección ejemplar ha de agregarse al éxito de las armas" (3).

II

La presencia de Bernardino Rivadavia en el Ministerio de Martín Rodríguez contribuyó poderosamente a caracterizar a ese gobierno. Nos eximimos de todo abundamiento en torno del personaje que, a poco andar, ocuparía el primer plano. Su retrato circula en nuestra historiografía desde las páginas insuperables de V. F. López. Desde el ángulo de nuestro interés presente, importa señalar que el vasto plan gubernativo que se conoce como la Reforma tuvo en él y en Manuel J. García a sus verdaderos propulsores. No creemos infundado sostener que dicho plan, en gran medida, fue una suerte de ensayo intentado en el ámbito provincial con miras a su futura realización —"mutandis mutandi"— en el orden nacional. Y ello se intentaría, en efecto, a pesar de que la experiencia no se completó siquiera en el marco bonaerense, lo que explica el desencanto de Rivadavia al no suceder a Rodríguez en 1823, circunstancia que le habría permitido dar cima a su obra. Numerosas medidas del Presidente de 1826 prolongan en escala nacional iniciativas suyas de la época en que fuera ministro de M. Rodríguez, conforme surge al examinar las disposiciones relativas a tierras públicas, colonización, empréstito, etc. Lo que antecede no pareciera guardar relación con la materia del presente trabajo; por el contrario la ligazón es evidente. Pues Rivadavia advirtió, desde el comienzo de su labor ministerial, los objetivos que debía perseguir: en primer término, propender a la organización de la provincia de Buenos Aires de un modo que significase su elevación a un rango superior con respecto de las demás del Río de la Plata y, una vez logrado esto, encabezar el ordenamiento constitucional que permitiese a Buenos Aires

(2) E. Ravignani: "Historia Constitucional de la República Argentina". Buenos Aires, 1926, t. I, cap. XV, p. 337.

(3) J. Murray Forbes: "Once años en Buenos Aires, 1820-1831". Compiladas, traducidas y anotadas por Felipe A. Espil, Buenos Aires, 1956, Emecé Editores, p. 156.

asumir su papel rector en el país como una consecuencia lógica. En cuanto a lo primero, el "aislamiento" que caracterizó la vida de Buenos Aires durante la administración de Rodríguez respondió al propósito enunciado; y cabe consignar que una lectura atenta de las páginas que Vicente F. López dedicara a los sucesos de 1815 en Buenos Aires revela las primeras manifestaciones de esa política.

Se comprende así que Rivadavia no viese con buenos ojos el que Bustos, esto es, el interior, tomase la iniciativa en punto a Congreso, materia sobre la cual su pensamiento es de una claridad meridiana; y no bien asumió el ministerio comenzó a desarrollar su plan tendiente a llevar al fracaso la reunión convocada por aquél. Su actitud, como es obvio, no se limitaría al logro de tan minúsculo objetivo; por el contrario, esto no era sino el primer paso hacia la obtención de su verdadero fin, consistente en reunir un Congreso en Buenos Aires que respondiese a su influencia y a la de los ideólogos que le rodeaban. Los medios de que se valió para anular el Congreso de Córdoba fueron varios: en primer término, reducir hasta la nada los poderes de los diputados porteños, fase previa a su retiro; en segundo lugar, el ablandamiento de las provincias recalcitrantes con una persuasiva correspondencia (4) apoyada por la prédica de los periódicos adictos, particularmente por "El Argos", de no despreciable influencia en el ámbito nacional. En tercer término, por la formación de un sólido bloque litoral, lo que lograría con la firma del tratado del Cuadrilátero.

Su pensamiento, en orden a la organización del país, está claro en el "Manifiesto" del 1 de setiembre (5); pero son sus "Instrucciones" de ese mes a los representantes de Buenos Aires en Córdoba el golpe primero y contundente asestado al Congreso de 1821. En síntesis, ellas postulaban la necesidad de una nueva asamblea previa determinación del sitio en que se verificaría, forma de elección de los diputados, invitación a las provincias del Alto Perú, etc., con lo que, de hecho, se daba por terminada la reunión de Córdoba (6).

Por supuesto que tal política debía chocar, como en efecto ocurrió, con la resistencia de aquellas provincias que no se resignaban a que Buenos Aires tomase las riendas de la situación. Al término de 1821, la ruptura se hizo evi-

(4) M. Rodríguez y B. Rivadavia a los gobiernos de Salta y Catamarca. En: Facultad de Filosofía y Letras, Documentos para la Historia Argentina, t. XIII, Bs. As., 1920. Cfr. Alfredo Gargaro, Historia de Santiago del Estero (1810-1862), en: Academia N. de la Historia, Historia de la Nación Argentina, Bs. Aires, 1942, vol. IX, p. 614.

(5) Facultad de Filosofía y Letras: Asambleas Constituyentes Argentinas, publicación dirigida por E. Ravignani, Buenos Aires, 1937, t. I, pp. 743-744.

(6) Ibidem, p. 766. Las "Instrucciones" son del 14 de setiembre.

dente al proponer los diputados provincianos un nuevo Congreso y exigir, los de Buenos Aires, respuesta terminante a sus proposiciones. Esta llegó al día siguiente y por cierto que reducida a una lacónica negativa, con la excepción del diputado mendocino, Delgado, que procuraría —fiel a la línea de conducta trazada por su gobierno— un acuerdo de las partes.

III

En efecto, en Mendoza se seguía con atención el enfrentamiento de Buenos Aires con los representantes provincianos reunidos en Córdoba. El 29 de setiembre, el Gobernador Tomás Godoy Cruz informaba a la Legislatura provincial acerca de “la resolución de Buenos Aires sobre suspender sus funciones a los Diputados de ella” ante lo cual la Junta resolvió “esperar el correo de aquel pueblo q.e está para llegar el q.e suministrara mejores conocimientos”. Se hallaba la cuestión en ese estado cuando se presentó en Mendoza el Dr. Salvador María del Carril. El futuro ministro de Rivadavia llegó en esta ocasión como diputado de San Juan y fue recibido por la Junta el 13 de octubre. Su objeto —según se lee en el acta de ese día— no era otro que “el establecimiento de la Convención Provincial poniendo en planta la Constitución trabajada a este efecto” (sic.). La Junta postergó el tratamiento de la propuesta para otra sesión; y en la del 19 de ese mes se resolvió no aceptarla en razón de que la provincia carecía de “todos los elementos necesarios para establecerla”. La Junta señaló que, entre otras cosas, no abundaban los hombres capaces de asumir las funciones implícitas en la creación de la tal Convención Provincial, fuera de que las condiciones del erario distaban de ser propicias para semejante acto. En lugar de ello propuso al diputado “una alianza eterna ofensiva y defensiva por los tres Pueblos y qe además no se resolviera negocio alguno qe diga tendencia a la Provincia sin consultarse y deliberar de mutuo acuerdo”. Respondió Del Carril que sus poderes no lo autorizaban a aceptar la propuesta, aunque la comunicaría a la Junta de su provincia, retirándose luego.

La importancia de todo esto salta a la vista. El lenguaje sanjuanino expresa una significativa coincidencia con el que Rivadavia utiliza desde el mes anterior al referirse a los pasos que debían darse para la organización del país. Hasta donde llegan nuestros conocimientos, la breve estancia de Salvador María del Carril en Mendoza, en octubre de 1821, no ha sido estudiada de manera que permita hacer afirmaciones terminantes al respecto; cabe suponer un enlace entre ella y la posición política porteña expresada en el aludido “Manifiesto” de Rivadavia. En cambio, la sugerencia de la Junta de Representan-

tes mendocina acerca de la alianza de los tres Pueblos de Cuyo preludia la futura gestión que culminará en el tratado que es tema de estas páginas.

Señalamos, al término del apartado anterior, que Delgado orientó su acción en Córdoba a la obtención de un acuerdo de las partes. Dicha actitud, naturalmente, respondía a la letra y al espíritu de las instrucciones de su gobierno. De manera que es necesario referirse a la actitud que dicho gobierno adoptó frente a la cuestión.

Las autoridades mendocinas veíanse solicitadas por dos posiciones antagónicas. De un lado, los gobiernos de Córdoba y Tucumán —a través de una “Circular” y de un “Manifiesto”, llegados el 25 de noviembre— insistían en llevar adelante la empresa de organizar el país, lo que Delgado documentaba igualmente en su correspondencia. Del otro, Martín Rodríguez, en nota a Godoy Cruz, del 24 de setiembre, le sugería que el Congreso se postergase por lo menos un año. La Junta deliberó sobre la materia el 25 de noviembre. Fue entonces cuando resolvió proponer que el Congreso continuase como “convencional y no constituyente hasta la reunión del qe. haiga de inaugurarse según las proposiciones de Bs. As. dentro de un año” y “para qe, en el término de seis meses, ponga en planta la Constitución del 22 de abril de 1819, sancionada por los Pueblos y frustrada en su ejecución por inconvenientes desgraciados...”. Ese mismo día, Godoy Cruz respondió a la nota de Martín Rodríguez, citada, proponiéndole dicha solución. Cabe advertir que utilizó textualmente las expresiones que aparecen en el acta de la Junta. Con igual fecha, y en idéntico sentido, se dirigió a los diputados reunidos en Córdoba con el resultado que luego veremos. En tanto se esperaba la respuesta de Buenos Aires, y la de los diputados, se suspendían los poderes del representante mendocino, según consta en el acta de la sesión. De manera que la iniciativa mendocina para reimplantar la Constitución de 1819 partió de la Junta de Representantes, a la sazón presidida por Manuel Ignacio Molina. El acta del 25 de noviembre contiene otras afirmaciones que merecen ser tenidas en cuenta. Expresaba, al tratar de los asuntos en que debía entender el Congreso como “convencional”, la conveniencia de que se ocupase de “resolver las desavenencias entre las provincias” y de que condujese “las relaciones exteriores de los Gabinetes y Gov.nos Extranjeros como de los Constitucionales Independientes: pidiendo los sres. Diputados a las provincias qe. representen poderes especiales para el caso de una conclusión final de tratados con algunos de ellos”. No menos interesante resulta el que se ocupara, con celo americano, de que el Congreso interviene en la formación de un “Exto. capás de

cooperar en la libertad del Perú, internándose por las fronteras de las Provincias bajas o Unidas" (7).

La proposición mendocina cayó en el vacío ante la irreductible firmeza de Rivadavia y la desconfianza exacerbada de los provincianos. Estos exigían una actitud decidida del Gobernador de Mendoza, en nota del 8 de diciembre. Si elogiaban la altura de sus miras, no dejaban de anotar que su citada comunicación del 25 de noviembre implicaba "otra nueva tregua y una dilación inevitable á la pronta instalación" del Congreso. Ante la "misteriosa (sic) separación de la de Buenos Aires", agregaban, era preciso continuar sin ella ya que "la instalación urge por muchos fines que á V.H. no se le esconden" por lo que se le invitaba "nuebam.te á su concurrencia, y su contexto á la posible brevedad, deve ser puramente categórico, si se presta ó no á un Congreso pa. qe. antesedentem.te mando su diputado" (8).

La tentativa de Delgado de procurar el acercamiento de las partes sobre bases distintas a las sustentadas por porteños y provincianos, no obtuvo los resultados apetecidos. Los representantes de Buenos Aires contestaron al de Mendoza que no se hallaban facultados "para entrar en convenios particulares con uno ú otro de los S.S. Diputados" (9) y los del interior se negaron nuevamente a escuchar fórmula alguna de arreglo por creerlo fundadamente imposible. Ello se transparenta en la nota que Delgado dirigió a su gobierno el 16 de diciembre:

"Los medios adoptados por el Gov.no de esa heroica Provincia, afin de reunir la divergencia de opin.s sobre la instalacion del Congreso General, aunq.e han sido de la aprobacion de todos los representantes porel loable obgeto a q.e tienden; mas no bastantes adecidirlos a "su sanción ni a la moratoria qe. Vtra. Hon. solicita. Los fuertes vencim.s qe. he empleado pa. persuadirlos, y el influjo q.e me dá mi representacion no han sido suficientes á inclinarlos a la deferencia "delas proposiciones qe. se hacen al Gov.or de Buens. Ayr.s; no porque "se desconoscan las bentajas qe. resultarian al Pais con la aceptacion "de ellas; sino porque persuadidos de la inutilidad de este paso pa. "con aquella Provincia, temen prudentem.te ver eludida la esperanza "de sus Pueblos, al mismo tpo. q.e se creen sin facultades pa. coartarse "en la plenitud de los poderes qe. se les han conferido. Desp.s de las "consultas qe. hicieron a sus Provincias a fin de contestar a las pto.¹ "puestas de los representantes de Buens. Ayr.s han quedado plenam.te

(7) A. Pagés Larraya. "El constructor de esperanzas. Vida de D. Tomás Godoy Cruz", Buenos Aires, 1938. Ed. La Facultad, p. 154. Las actas del 13 y 19 de octubre y la del 25 de noviembre en: Archivo de la H. Legislatura de Mendoza, Años 1820 - 1821, cop.

(8) Archivo Histórico de Mendoza. Ep. Independiente, Secc. Gobierno, Carp. 646, N° 223.

(9) Asambleas Constituyentes, etc., cit., t. I, p. 802.

"persuadidos de la voluntad de sus respectivos comitentes, y de la negativa qe. siempre opondran a cualquier medida qe. no sea la instalacion de un Congreso investido del caracter con qe. se trato de formar en su principio. Creen qe. cualquier limitación es un grande embarazo capaz de paralizarlos en la marcha de sus operaciones y qe. aun cuando se circunscriban a solo los obgetos qe. indican los articulos "propuestos temen verse embueltos en un manantial de dificultades qe. los obligaria a consultas repetidas y a una morosidad en sumo grado "perjudicial á los intereses del Pais. Mil incidentes harian brotar nuevas "dudas y estas envarasando la resolucioe de los mismos asuntos pa. qe. "se los habia facultado vendrian á hacer qe. la calma reemplasase a esa "actividad tan necesaria en las circunstancias presentes". Y agregaba: "sin embargo de estas y otras razones qe. han decidido a todos los "demas Diputados á negarse a las proposiciones del Sor.Gov.or de Mendoza, no era de desespear qe. los Pueblos se prestasen, si hubiera alguna esperanza de qe. Buens.Ayr.s entrase con su representación. Pero "convencidos de qe. nada es capaz de hacer retrogradar á aquel Pueblo "de la marcha qe. ha emprendido y qe. lejos de prestarse a contribuir "a estos indispensables obgetos, ha retirado sus primeras proposiciones, "y los poderes qe. tenía conferidos a sus Diputados, substituyendo alas "cinco qe. se ven en el Manifiesto deprimero de Sept.e, otras cuatro "del todo insignificantes, prudentem.te juzgan ser infructuosa cualquier invitación a aquel Pueblo, y qe. es preciso resolverse a marchar sin "la concurrencia del".

Por todo ello concluía:

"Vtra. Hon. deve estar convencida qe. solo una resolución categorica es capaz de llenar los decesos de los Diputados y Pueblos de su representación, y terminar al mismo tiempo esta cuestión qe. tiene sus "pensas las medidas qe. puedan adoptar con el fin de ponerse en seguridad y dar un impulso en favor de la causa general del pais" (10).

Un nuevo intento de Delgado ante los diputados de Buenos Aires no arrojó resultado alguno, como se ve por su nota a Godoy Cruz de enero de 1822 (11).

IV

Mientras así agonizaba el Congreso cordobés, Rivadavia preparaba su liquidación definitiva. El instrumento de que se valió para lograr ese objetivo,

(10) Archivo Histórico de Mendoza, cit., N° 224. La correspondencia de Francisco Delgado ha sido publicada, en gran parte, por S. Peña y Lillo, R. Videla, A. Pagés Larraya. El subrayado, lo mismo que en lo sucesivo, es nuestro.

(11) Ibidem, doc. N° 225.

tanto como para asumir la conducción nacional en materia de organización política, fue el tratado del Cuadrilátero, firmado el 25 de enero de 1822 entre las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe y Corrientes (12).

Aunque no nos demoraremos en su análisis, preciso es señalar que, en relación con el tema que nos ocupa, establecía que se reuniría "el soberano legítimo Congreso General, de todas las provincias, en la oportunidad que presente el orden de los sucesos americanos en su perfecta tranquilidad y absoluta cesación de oscilaciones políticas" (Art. 1º) lo que equivalía a posponer su concreción por tiempo indefinido (13). Determinaba asimismo que quedaba "igualmente libre el comercio marítimo en todas las direcciones y destinos en buques nacionales, sin poder ser obligados á mandarlos abonar derechos, descargar para vender sus mercaderías o frutos por pretexto alguno por los gobiernos de las cuatro provincias, cuyos puertos subsisten habilitados en los mismos términos..." (Art. 8º) con lo que se ahondaba la diferencia que, en materia de política económica, separaba a Buenos Aires y el litoral del resto del país. Por lo demás, comprometía a las cuatro provincias firmantes a no concurrir "al diminuto Congreso reunido en Córdoba" tanto como a seguir a Buenos Aires en "su marcha política (...)" en el punto de no entrar en "Congreso por ahora..." (Art. 13º). Finalmente, quedaba abierta la posibilidad de que las provincias no firmantes se incorporasen al tratado, lo que habla del propósito de constituir la nación sobre la base de las provincias litorales dirigidas, claro está, por Buenos Aires.

Es innegable que la victoria rivadaviana fue absoluta y que concretó con ella una obra de arte en la historia de nuestras maniobras políticas. Además, su precio no fue elevado como que a Buenos Aires sólo le costó el no cobrar indemnización alguna por los gastos de la reciente guerra contra Ramírez. Por otra parte, el triunfo se vio favorecido por la doble circunstancia de que, como bien lo aclaraba el Art. 13º, su provincia era "la única en regular aptitud respectiva para sostener los enormes gastos de un Congreso" y de que disponía, con su Aduana, de un arma nada despreciable para cortar resistencias inoportunas. Pero el éxito resultaba más remarcable porque con él conseguía separar, siquiera de momento, a Bustos de López al retirar éste la representación santafecina al Congreso cordobés. Es claro que el gobernador de Santa Fe obtenía de Entre Ríos y Corrientes el reconocimiento de la deuda ocasionada por las andanzas del Supremo, según lo establecía el tratado secreto, fuera de que el Cabildo porteño le obsequió un valioso sable.

De cualquier manera, no dejan de ser sugestivas, por no decir curiosas, las razones que Estanislao López dio a Bustos para explicarle el retiro de su diputado y la postergación del Congreso... En carta del 4 de febrero le decía sobre el asunto que le había sido preciso "tranquilizar absolutam.te la Prov.a de Entre-Rianos" y procurar "la solemne elección de un Gobernador adecuado á las circunstancias y exigencias del País en tan complicados momentos", fuera de que los desgraciados sucesos de Tucumán y Santiago mostraban cuan crítica era la situación general. A ello sumaba su convencimiento de que "los precentes Administradores de Bs. Ayr.s ya han tocado con la mano un claro "desengaño" y "su marcha política en todos ramos se observa más digna,y empenada en reformar sus abusos, metodizarse, y hacer la felicidad interior de "su Provincia" por lo cual le aconsejaba: "ocupémonos en reparar nuestros quebrantos, fixar el mejor orden, guardar justicia, y colocar las del respectivo "mando en el mayor estado de respetabilidad" (14)...

Veamos ahora cuál fue la actitud del sucesor de Godoy Cruz en el mando, frente al Congreso de Córdoba y al problema de la organización nacional.

V

El 20 de enero de 1822 asumía Pedro Molina el gobierno de Mendoza, por renuncia de Godoy Cruz. Los diputados reunidos en Córdoba esperaban respuesta a sus proposiciones sobre el Congreso. Molina se ocupó inmediatamente del asunto, compartiendo el punto de vista de aquéllos, como que creía en la necesidad de la pronta organización del país. Tanto, que el 6 de febrero instruí a Delgado sobre el particular, al mismo tiempo que oficiaba a los diputados de su decisión de apoyar la instalación de la asamblea que, a su juicio, acabaría con el caos nacional. Su ofrecimiento fue bien visto; y el 1 de marzo contestaba Delgado:

"Quedo observando las ordenes de Vtra. Hon. comunicadas con fha "seis del pasado, y en consecuencia de esta Hon. resolución, y del contenido del oficio a los Diputados de las demas Provincias han resuelto "estos hacer una nueba invitación a todos los Pueblos que hasta aquí no "han desistido aviertam.te de formar una autoridad comun. Este ultimo "esfuerzo a que los impulsa el más exacto desempeño de la Comicion qe. "exercen, y el deseo de no dexar abandonado al País en el desorden qe. "se halla, fijara el termino de este negocio, y pondra un sello a la obra "pa. qe. han sido mandados" (15).

(14) Asambleas Constituyentes, cit., t. I, pp. 805 - 806.

(15) Archivo Histórico de Mendoza, carp. 646, Dº 228.

(12) El tratado en: Asambleas Constituyentes, cit., t. VI, 2da. secc. pp. 155 - 156.

(13) Arts. 2º y 3º.

Es necesario señalar que el 17 de enero de 1822 —días antes de que Molina asumiera el poder— la Junta de Representantes disponía que “se mandase un Diputado a Bs. Ayr.s con el objeto de mediar é instruir el pormenor de “las cosas pa. proceder con mas acierto” debiéndose, en tanto se recibiesen sus informes, continuar “con moratorias”. Es decir, que el envío de un representante a Buenos Aires se originó en la propia Legislatura; de modo que Molina compartió la idea, aunque adaptándola a sus propósitos (16). En efecto, el Gobernador parecía dispuesto a tomar el tero por los cuernos. Ello se desprende de la nota que el Cabildo le dirigiera, el 23 de febrero, en respuesta a la consulta del Gobernador sobre la remisión de un diputado a Buenos Aires “para “tratar de la instalacion de un Congreso en Cordova”. Nótese que, en la intención de Pedro Molina, el objeto de la diputación está bien claro: reunión de un Congreso en Córdoba... El Cabildo, pues, señaló que, en cumplimiento del expreso deseo por él manifestado de que se consultara sobre el asunto a las personas que considerase indicadas;

“...se combocaron al efecto aquellos sugetos qe. con sus luces podían “consultar el acierto en asunto de tanta grabedad el qe. se ha tomado “en consideracion y discutido sobre las ventajas é inconbenientes de esta “medida, y su resultado á sido, qe. siendo peligrosa la mición inbistiendo “el Diputado este caracter publico, y no ciendo aun tiempo oportuno “para entablar estas relaciones con aquel Gov. no se á creydo mejor qe. “el diputado salga efectivam.te con la brebedad posible; pero con el “objeto de promover el adelantam.to y fomento del trafico terrestre, y “qe. estando allí se se comuniquen por V. S. instrucciones reservadas “para qe. examinando atenta y detenidam.te el estado político de aquel “Pueblo, y de mas qe. sea combeniente, lo pase a su superior conoci- “m.to, y en su vista y otras noticias exactas qe. puedan adquirirse sobre “los demas Pueblos dela Union, resolbera el de Mendoza lo qe. sea “mas conforme á sus intereses...” (17).

Al día siguiente, Molina solicitaba a la Junta el nombramiento del diputado y las “Instrucciones” a que debía someter su acción, a lo que la Junta respondió, en igual fecha, manifestando que:

“Estando la H. Junta reunida en su Sala de Secciones se resibio un oficio “del Sor.Gov.or (...) en concecuencia despues de barias reflexiones “se acordo, qe. segun el Reglamento jurado y mandado obserbar por “el Pueblo mismo en uso de su soberania, devia ser electo por el “Gov.no é igualmente estendidas p.r el las instrucciones correspon- “dientes...” (18).

(16) Archivo de la H. Legislatura de Mendoza, años 1822 - 1823, cop.

(17) Archivo Histórico de Mendoza, Carp. 263.

(18) Archivo de la H. Legislatura de Mendoza, años 1822 - 1823, cop.

En cuanto a la representación ejercida por Delgado, en Córdoba, se le comunicaba el 2 de marzo que no debía insistir ante los diputados provinciales dado que éstos no podían tratar con él y que pronto se enviaría un comisionado a Buenos Aires. Comprobada la inutilidad del Congreso hasta allí reunido, dada la certeza de su fracaso, se dio por finalizada su diputación el 1 de abril.

VI

El nombramiento de representante en Buenos Aires recayó en Godoy Cruz, cuyo notorio prestigio hace innecesario todo abundamiento. Las Instrucciones, que le fueron entregadas el 16 de marzo, consignaban los tres puntos que siguen:

- “1º) Representar a dicho Gobierno [de Buenos Aires] la necesidad de formar un Congreso General de todos los pueblos de la Unión y propender a su verificativo;
- “2º) Solicitar al mismo una declaratoria prohibitiva de todo comercio que pueda hacerse de los frutos y producidos del Paraguay y demás Pueblos de la Unión por la Mar del Sur;
- “3º) Propender a la remoción de todo embarazo que pueda ofrecerse al tráfico en el tránsito desde aquella hasta esta plaza” (19).

Los dos primeros son particularmente importantes máxime cuando, para la fecha en que se dataron las Instrucciones, conocía Molina el tratado del Cuadrilátero, lo que no le impidió insistir ante Buenos Aires en los temas que consideraba vitales para Cuyo y el país.

Además, habiéndole remitido Estanislao López, el 14 de febrero, copia del tratado de enero, le contestaba el 20 de marzo que

“al paso que ella [la nota de López] escita la mas expreciba gratitud “deste Pueblo p.r las favorables concecuencias qe. produce de contado “en su favor la estrecha amistad, y pasificacion de esa Provincia, anima “asimismo la esperanza de qs. asu exemplo las demas se apresuren á “restablecer la representación gral. bajo principios solidos capases de pro- “ducir la comun felicidad”.

(19) El 9 de marzo, Molina le asignaba trescientos pesos de viático y el pago de lo que se le adeudaba por su anterior diputación. Archivo Histórico de Mendoza, Carp. 196). Las “Instrucciones” a Godoy Cruz en: Silvestre Peña y Lillo, *El Gobernador don Pedro Molina, Mendoza, 1937*.

Le anunciaba también el envío de Godoy Cruz a Buenos Aires “de cuyas operaciones es de suponerse será instruido V. S. pr. aquel Gov.no, y qe. serán del agrado delas Provincias contratantes” (20).

En la misma fecha felicitaba a Mansilla, electo Gobernador de Entre Ríos “p.r su elevación al mando de esa Prov.a” y su consiguiente pacificación (21).

VII

Godoy Cruz llegó a Buenos Aires el 30 de marzo, pero no pudo entrevistarse de inmediato a Martín Rodríguez, por entonces en el fortín de Rojas. La noticia de su arribo fue adelantada por “El Argos” en su número del 23 de marzo: el redactor opinaba que su misión quizá fuera la de negociar “una alianza y amistad tal como la que se ha estipulado con los gobiernos de Santa Fe, Paraná y Corrientes” (22)... Esta opinión, clave, a nuestro juicio para entender lo ocurrido después merece ser meditada y volveremos sobre ella.

Nos eximimos de describir el ambiente porteño a la llegada del enviado mendocino, complicado por no pocas intrigas y el juego de las logias (23); pero es preciso consignar que si los ataques a Juan B. Bustos eran frecuentes desde las páginas de “El Argos”, el del 27 de marzo reviste, para nosotros, particular interés. En rigor de verdad, se trataba de una simple información:

“No hemos podido dar ascenso —decía— á una noticia que nos ha sido relacionada en estos días sobre una nueva embajada del Gobernador Bustos cerca de los gobiernos de Cuyo...”

Dicha noticia, según el periódico, expresaba que:

“A comienzos de marzo (?) llegó a Mendoza un oficial comisionado por el gobernador de Córdoba, sin otro destino que el fomentar la división entre aquel Pueblo y el de Buenos Aires, asegurando que estaban dispuestos á sostenerla varias provincias; pero el gobierno de Mendoza, en esta vez, como en las demás (sic), ha despreciado altamente la incitativa, lo mismo que lo ha verificado el de San Juan. Nada se sabe respecto del de San Luis” (24).

(20) Archivo Histórico de Mendoza, Cap. 23, Cop., leg. 45.

(21) *Ibidem*.

(22) Biblioteca de la Junta de Historia y Numismática. “El argos de Buenos Aires”, reproducción facsimilar, Buenos Aires, 1937, t. XIV, p. 80.

(23) Cfr. Ricardo Ficorilli. San Martín y la política de los pueblos, Buenos Aires, 1957, Edit. Gure.

(24) “El Argos...”, cit., N° 20, p. 84.

La publicación de esta extraña noticia pocos días antes del arribo de Godoy Cruz —quien, precisamente, partiera de Mendoza a mediados de marzo— daría que hablar a los suspicaces, que abundaban, al dejar entrever una oscura trama en Cuyo, tejida secretamente por Bustos. Este acusaría el golpe en carta a Molina del 30 de abril; pero el Gobernador mendocino, sin perder la calma, le contestaba el 17 de mayo:

“Ha recibido este Gov.no la Nota de V. S. de 30 de abril p.pdo., y al contemplar qe. la queja qe. embuelbe resulta justificada pr. el art.º inserto en el Argos de Bs. As. n.º, no puede menos qe. admirar la falicidad dela noticia, sin extrañar pr. eso qe. se haya publicado. Ella aumenta el número de otras muchas qe. apesar deser desmentidas de un modo publico y auténtico sehan estampado, ya pr. ligeresa, ya p.r miras particulares qe. muchas veces no es facil alcanzar — Este es un achaque gral. en todas partes es donde es libre el uso de la prensa, y donde los periodistas venden al costo las noticias qe. les dan gratuitamente. Por ello es qe. sin otros comprobantes, no deve darse asenso álas qe. se insertan en tales papeles, ni deven reputarse pr. un acerto del Gov.no bajo el cual imprimen, p.r careser de requisito oficial, unico qe. puede autorisarlás”.

Y agregaba este sabio consejo:

“Es por estas razones qe. sin embargo de ser falsa y falsísima la especie qe. ocasiona la justa queja de V. S. y qe. no es mas qe. una imposura la mas temeraria, esta persuadido este Gov.no no dever sincerarse ni sincerar a V. S. dirigiendose al de Bs. As. qe. no es el ofensor, y evitar asi contestaciones qe. no pueden producir otra cosa qe. zelos y desconfianzas, en circunstancias cabalm.te qe. necesitamos a un del disimulo y tolerancia, afin de alcanzar el bien inestimable de la Unión” (25).

Pero, si un consejo, la respuesta de Molina era al propio tiempo la definición de una sabia política, la más atendible teniendo en cuenta el fin superior a que aspiraba, de lograr la tranquilidad que permitiese la pronta organización del país. Bustos, sin embargo, ante los reiterados ataques de “El Argos” elevaría su queja al gobierno de Buenos Aires con el resultado previsto por Molina.

De la entrevista de Godoy Cruz con Rivadavia, comunicada por aquél a su gobierno el 15 de abril, se deduce la posterior actitud de Buenos Aires. Decía el diputado:

“...penetrado al mismo tiempo el Ministro de la delicadeza en que lo constituye [el proyecto en cuestión] la política actual de esta provincia,

(25) Archivo Histórico de Mendoza, cap. 23 (cop.) Leg. 46.

"me significó que era preciso meditarlo con detención y disponerlo de manera que combinándose los intereses de ambos pueblos en un modo decoroso alejen los riesgos que el delicado orden present podría acarrear..."

El asunto sería tratado en una conferencia secreta "con los tres Secretarios del Estado, donde presidiese la franqueza, buena fe y reserva para discutir "estos negocios". Realizada la entrevista, Godoy Cruz informaba a su gobierno el 1 de mayo:

"La conferencia que en mi nota anterior tuve el honor de anunciar a V. S. ha tenido ya efecto. En ella me significaron los Sres Ministros, como lo había hecho el de Gobierno, la mejor disposición de ese Pueblo y del proyecto en gestión, pero al mismo tiempo analizaron las dificultades que la actual marcha de Buenos Aires oponían (sic) e impedían su efecto. Así es que dando por concluido este negocio, propuse la alianza de esa con esta provincia bajo las bases en que está ajustada la que existe con las de Santa Fe y Entre Ríos, y las modificaciones que sin desfigurar su forma principal, se creyesen convenientes. Esta proposición fue recibida con el placer e interés que inspira un negocio de recíproca utilidad; y tan lejos de oponer el más ligero inconveniente, me dejaron entrever los más vivos deseos por su realización..."

Y continuaba:

"Aprovechando tan buena disposición (sic), propuse las materias contenidas en mis instrucciones públicas, y analizada la del artículo 1, se convino en que el paso actual de ese gobierno ofrecía una feliz oportunidad para perfeccionar el tratado concluido con las mencionadas provincias de Entre Ríos y Santa Fe, fijándose con este motivo, en clase de adición, el tiempo dentro del cual haya de reunirse el Congreso y establecer un gobierno central. Sobre la materia del segundo de mis expresadas instrucciones, se me expresó que en la actualidad se hallaba totalmente obstruido todo comercio con el Paraguay, como era notorio, y sin la menor esperanza de ser restablecido mientras presida en aquella provincia el genio extravagante que hoy la rige; que, además, la prohibición de la exportación marítima de aquellas producciones, o bien sea la recarga de derechos, podría hacerse valer como una hostilidad a aquella provincia y servir de pretexto para que su Dictador alucine aún más sus sencillos habitantes; últimamente se opinó que, sin estos inconvenientes, y con mayores ventajas, podía ese gobierno recabar del de Chile la expresada recarga de derechos, en las introducciones marítimas, combinando también por este medio el beneficio e incremento de sus poblaciones en el Valle de Aconcagua (?). Me protestaron, no obstante, que a pesar de estas dificultades el Gobierno de Buenos Aires haría en favor de esa provincia todo cuanto estuviera en la esfera de "lo posible"; y concluía:

"En cuanto a lo que contiene el 3 y último artículo, aseguraron los señores Ministros que el Gobierno estaba tomando actualmente vigorosas providencias para contener a los indios salvajes y asegurar los caminos "en lo sucesivo".

El documento requiere ser examinado por partes. En primer término, resulta evidente que, al margen de las Instrucciones públicas, Godoy Cruz propuso una solución inmediata no admitida por Buenos Aires: sin duda, la reunión de un Congreso en Córdoba, lo que coincidiría con las aspiraciones de Pedro Molina a que hemos aludido. Fue luego de tratar el tema no abarcado en la letra de sus Instrucciones cuando se pasó a la consideración de estas, según surge de los párrafos subrayados. Podría objetarse que la sugerencia a favor de un inmediato Congreso estaba contemplada en el apartado 1º de las Instrucciones; pero no creemos que tal objeción resista un análisis riguroso. No era lo mismo proponer las bases para el futuro Congreso que la reunión de uno a la brevedad, sobre todo cuando Molina conocía el texto del Cuadrilátero. Tampoco creemos que las conversaciones iniciales se refirieran a la reimplantación de la Constitución de 1819 —ya tratada por nosotros— porque la proposición había caído en el vacío. En síntesis, es probable que Godoy Cruz propusiera la inmediata reunión de un Congreso en Córdoba como un medio para concluir con la desorganización; y si ello no figuraba en las Instrucciones públicas, el hecho se explica por las prudentes observaciones del Cabildo dirigidas a Molina en su oportunidad y que comentáramos páginas antes.

En cuanto a las Instrucciones públicas, es evidente que la dialéctica de Rivadavia llevó a Godoy Cruz, como de la mano, a plantear la incorporación de Mendoza al Cuadrilátero lo que cuadraba mejor que bien en los planes porteños. El subrayado adquiere, en tal sentido, plena significación. Y si "El Argos", en su citado número del 23 de marzo, anunciara que tal vez ese fuera el objeto de la llegada del representante mendocino, podía Rivadavia expresar ante la Legislatura de Buenos Aires, luego de referirse al Cuadrilátero, que

"... la provincia de Mendoza, cuya comportamiento honorable le había adquirido grandes títulos a la estimación de la de Buenos Aires, mantenía un representante con quien era factible se negociase la incorporación de aquella Provincia a los tratados concluidos entre las cuatro mencionadas..." (26).

(26) "El Argos...", cit., del 4 de marzo de 1822, Nº 31, p. 127. La correspondencia de G. Cruz con Molina ha sido publicada por S. Peña y Lillo, R. Videla, A. Pagés Larraya.

Veremos luego qué se pensaba en Mendoza acerca de la insinuación porteña relativa a su incorporación al tratado del 25 de enero... Antes examinaremos siquiera brevemente, la respuesta de Buenos Aires a los puntos siguientes de las Instrucciones de Godoy Cruz.

Es indiscutible que la propuesta sobre el segundo punto llegaba en el peor momento dadas las tirantes relaciones con el Dr. Francia. El acercamiento con el Dictador paraguayo fue intentado por el Ministro De Luca quien, el 4 de julio de 1821, le invitó a fomentar el intercambio comercial, asegurándole el cumplimiento de cualquier tratado que se suscribiese. Dos días después, De Luca escribía a Estanislao López para que, por su parte, se dirigiese al Dr. Francia con el mismo objeto (27), sin que nada se obtuviera. Por el contrario, a poco de llegar Godoy Cruz a Buenos Aires, "El Argos" anunciaba, en su número del 6 de abril, que el Dictador había "efectuado una reunión considerable de gente" con la que se aprestaba a llevar "una carga sobre la provincia de Corrientes". El periódico agregaba que el Dictador "cada día que pasa aumenta su mezquindad de ideas" y que "lejos de decidirse por la franquicia de los puertos, y por permitir una libre entrada y salida a los especuladores, toda su marcha parece conducirlo a una posición chinesca" (28), concepto éste digno de tenerse en cuenta como que involucra una clara definición de la política económica en que se empeñaba el gobierno de Martín Rodríguez. Sorprendente resultaba que, si la situación planteada con Francia justificaba, para el Ministerio de Rodríguez, la negativa a la proposición mendocina cuya aceptación habría servido para que aquél alucinase "aún más a sus sencillos habitantes", no hiciese nada el gobierno para disminuir siquiera la violenta crítica de "El Argos", periódico que, como lo sabía todo el mundo, respondía a su influencia. Pues con esa negativa, pretextada con el loable objeto de no irritar al paraguayo, se sacrificaba no ya una provincia sino toda una región; mejor aún, todo el interior. Por supuesto que el verdadero motivo de la negativa era otro como que en el cálculo político de Rivadavia entraba el hacer sentir a las provincias el peso de su conducción económica para que, dóciles un día, declinasen toda pretensión autónoma y siguiesen el rumbo que él y su grupo les trazaren (29). De aquí el

(27) Documentos para la Historia Argentina, cit., pp. 103 - 107.

(28) "El Argos...", cit., Nº 23 p. 95.

(29) Cfr. Vicente F. López, Historia de la República Argentina, Buenos Aires, 1926, Ed. La Facultad, t. IX, cap. III, p. 82. Tomás de Iriarte expresa, por lo demás, que "el sistema de Rivadavia fue al principio de aislamiento: él quería que las provincias conociesen prácticamente que desligadas de Buenos Aires su existencia era precaria, porque no podían bastarse a sí mismas..." (Memorias. Rivadavia, Monroe y la guerra Argentino - Brasileña), prólogo de E. De Gandía, Buenos Aires, 1945, S.I.A., p. 86.

que fracasara no solamente la de Godoy Cruz sino toda otra misión, inclusive la de Entre Ríos, verificada a mediados de 1822 por Pedro José Agrelo y luego por el propio Gobernador (30), y cualquier tentativa provinciana para obtener protección económica (31). Por lo demás, no es menos curiosa la sugerencia hecha a Godoy Cruz de que se intentase la solución del problema "con mayores ventajas" recabando del Gobierno de Chile "la expresada recarga de derechos en las introducciones marítimas que llevó a Peña y Lillo a expresar, en tono amargo, más no sin razón, que "Mendoza era, para aquellos hombres, un país extranjero, que debía pedir protección y socorro para su comercio a Chile, de quien debía esperar aliento para su vida, para sus industrias y comercio" (32). Sabido es que Chile mantuvo con Cuyo relaciones comerciales intensas lo que se explica, dice Juan Alvarez, por razones geográficas; pero la observación de Peña y Lillo encierra una verdad evidente. Tentados estamos de señalar lo irónico del consejo en momentos en que un abismo cada vez mayor separaba a los gobiernos de Martín Rodríguez y O'Higgins como se vería, a poco andar, con el resultado de la misión Alzaga y la expulsión, en setiembre, de Zañartu. La notoria amistad que, como con Bustos, unía al mandatario chileno con Pedro Molina pudo contribuir, en cierta medida, a fundar la sugerencia porteña, afirmación esta que no asume el carácter de rotunda (33).

No menos imprecisa fue la contestación de los Ministros de M. Rodríguez con respecto del problema de los malones, que no se resolvería con las providencias insuficientes de ese Gobernador y sobre el cual insistirá Molina en enero de 1823 (34).

Como quiera que la misión no arrojase resultado alguno dada la posición del gobierno porteño frente a los problemas planteados y el rechazo, en Mendoza, de su contrapropuesta relativa a la incorporación al Cuadrilátero, que examinaremos de inmediato, Godoy Cruz solicitó a Molina, el 3 de julio,

(30) "A mediados de 1822, Mansilla envía a su ministro el doctor Pedro José Agrelo, "para obtener una ayuda efectiva de aquel Gobierno. Pero como ésta no resulta todo lo amplia "como se deseaba, va él mismo en persona, a requerir lo que su amigo Juan Florencio Perou "designaba con ironía, pero no sin exactitud, como una limosna". En: Beatriz Bosch, Gobierno del Coronel Lucio Mansilla, Paraná, Ros. Argentina, 1942, p. 24.

(31) Cfr. la respuesta que M. Rodríguez y B. Rivadavia envían al Gobernador de San Juan, por su nota del 4 de octubre de 1821, el 16 de noviembre de ese año. En: Documentos para la Historia Argentina, cit., p. 133.

(32) S. Peña y Lillo, op. cit., p. 47.

(33) Lo cierto es que en Buenos Aires no se perdonaba a quien mantuviese buenas relaciones con Bustos, sin que se salvasen San Martín, ni el mismo O'Higgins. Como ejemplo, cfr. "El Argos...", cit., Nº 25, p. 104.

(34) Cfr. Mario G. Saraví, La lucha contra el indio y un antecedente poco divulgado, en: "El Tiempo de Cuyo", Mendoza, 23 de noviembre de 1958, supl. dominical.

autorización para regresar, la que no se le concedió, por lo que debió permanecer en Buenos Aires hasta noviembre (35).

VIII

El 31 de mayo remitía Molina a la Junta la nota de Godoy Cruz del 1 de ese mes, a que hemos hecho referencia. La gravedad del asunto motivó que la Sala no se expidiese pues el acta de ese día consigna que:

"En la ciudad de Mendoza en treinta y un días del mes de Mayo de mil ochocientos beintidos reunidos los Sres. de la H. Junta en Sección extraordinaria se abrió un oficio del Sr. Gov. or Intend. te (sic) de esta en que ponía en conocimiento de la H. Junta una comunicación del Diputado extraordinario cerca del Gov. no de Bs. As. Brigadier Dn. Tomas Godoy Cruz en que daba parte del resultado de algunos artículos de los de sus Instrucciones, igualmente anunciaba el buen aspecto que había observado en las entrevistas que le había dispensado aquel Gov. no y sus Ministros con respecto a la incorporación de esta Ciudad en la Liga cuadrilátera y pedía instrucciones para proceder en la materia: En consecuencia discutido el punto se acordó que para resolver con mejores conocimientos se pidiese a este Gov. no las instrucciones de que hace referencia el Diputado como también un tanto de la alianza que forma la federación de las Prov. s de Bs. As., Santafe y Parana..." (36).

Esto es, la Junta requería un mejor conocimiento de lo informado por Godoy Cruz y del tratado mismo del Cuadrilátero; y el 4 de junio resolvió el nombramiento de una (...) comisión compuesta de algunos locales que trabajasen un proyecto de instrucciones sobre las bases que esta ciudad entrase en la liga cuadrilátera de Bs. As., y al efecto se nombraron a los Sres. Dn. Clemente Godoy, Dn. Manuel Molina, Dn. Joaquín de Sosa y "Lima y Dn. Ignacio Vombal". La comisión informó en contra del proyecto "y, en consecuencia, dispuso la Junta, el 21 de junio, suspender la incorporación de Mendoza al tratado en cuestión (37).

Por supuesto que la resolución de la Junta mendocina no puede sorprendernos. Como vimos, el tratado en danza respondía a la política rivadaviana,

(35) En realidad, Godoy Cruz pensaba regresar antes, como se infiere de la nota en que Zárate, a mediados de junio, anunciaba a su Gobierno el viaje que realizaría. En ella aseguraba que Godoy Cruz lo acompañaría "porque el actual orden de cosas en Buenos Aires, siendo tan sólo solamente a los intereses de la provincia, hace inútil la representación que ejerce por la de Cuyo". Cfr. Archivo Nacional: "Archivo de don Bernardo O'Higgins", Santiago de Chile, 1951, t. VI, p. 41.

(36) Archivo de la H. Legislatura, cit., Años 1822 - 1823, cop.

(37) Ibidem.

era el triunfo de Buenos Aires con la postergación del Congreso fuera de que su cláusula relativa al comercio no convenía precisamente a Cuyo. Pero a la negativa sumó la reiteración, a Godoy Cruz, del espíritu y letra de las primitivas instrucciones, las que debía observar como regla mientras durase su gestión en Buenos Aires y, lo que es aún más importante, iniciábase la tramitación de un tratado entre las provincias de Cuyo, asunto sobre el que informaba el Secretario de Gobierno a la Junta el 6 de agosto. Consta en el acta que ese día, reunidos los miembros en la Sala fue introducido:

"... el Secreto de Gov. no enviado a instruir a la H. Junta como habían acordado los tres Governad. s de Cuyo tener una entrevista en el punto de San. Miguel de las Lagunas con el objeto de convenir y tratar sobre los medios que deven tocarse para cooperar a la organización de las Prov. s y empeñarse en el centro de unidad a que generalmente se aspira como único recurso a fijar el término de la causa general que se halla abandonada por este desquiciamiento de la Nación; y en el caso de no conseguirse este sagrado empeño (sic), que providencias ó sobre que bases la Prov. a se organizará, o afianzará su seguridad y relaciones; concluyendo su mensaje, se insinuó a nombre del Gov. no el deseo de que lo acompañase a la entrevista un representante con instrucciones bastantes de la H. Junta sobre los puntos que creyese oportuno; y se retiró: En consecuencia se ocupó la Sala en discutir esta ocurrencia y se acordó que se nombrase un vocal efecto ya indicado, y otro para que presente el proyecto de instrucciones: se procedió al nombramiento y resultaron electos dn. Francisco Delgado para lo 1º y dn. Manuel Calle para lo 2do..." (38).

Obsérvese que el propósito del gobierno era, fundamentalmente, el de reunir el Congreso que, al organizar la Nación, terminase con el desquiciamiento general de las provincias; en segundo término lo relativo a la Provincia de Cuyo y las bases sobre las cuales —fracasado el intento de reunir el Congreso— afianzaría sus relaciones y seguridad. Al día siguiente, Calle informaba al cuerpo de "sus opiniones sobre el particular" y después de "serias discusiones quedó pendiente para otra Sala" (39).

El 13 de ese mes la Junta enumeraba sus "Instrucciones":

"... se acordó que el Representante dn. Franco Delgado Diputado por la H. Junta a la entrevista de Sn. Miguel de las Lagunas se dirija por las ins-

(38) Asambleas Constituyentes, cit., t. VI, p. 157. El acta lleva las firmas de J. Sosa y Lima, F. Delgado, J. Villanueva, Justo Correas, J. S. Moyano, A. Moyano y J. Cabero, Secretario. Molina procuraba desde abril la celebración del tratado como se desprende de la nota del 17 de ese mes del Gobernador de San Luis al de San Juan. En: Archivo Histórico de San Juan, Libro 79, fol. 361.

(39) Asambleas Constituyentes, cit., t. VI, p. 157.

"trucciones siguientes: 1 Instar pa. qe. los tres Pueblos de Cuyo uniformen.te empenen toda su influencia con cada uno de los Pueblos de la "Union afin de concentrar la Nacion en un Congreso Gl. sea qual fuere "el punto p.r primera ves de reunion, qe. pa. lo sucesivo el determinara "el lugar permanente de su residencia 2 Que al efecto se dirijan pr. "separado a cada uno de los Pueblos pr. medio de Circulares exigiendo "qe. todos reclamen de Bs. As., qe. acepte y concurra a la mayor brevedad a la creacion del Congreso Gl. como unico recurso para organizar "la Nacion, y dar impulso a la Causa de América, cuya marcha se halla "paralisada pr. este desquiciamiento gl. de las Prov.s - 3 Qe. pr. haora "el numero de Diputados con qe. cada Pueblo deva concurrir sea el "el qe. tuvieron en el Congreso Gl. ultimam.te disuelto, hasta qe. el "qe. se inaugure determine lo qe. crea mas oportuno. 4 Ratificar entre "los tres Pueblos de Cuyo esa amistad reciproca y buena armonia a qe. "los llama su locacion e identidad de intereses de qe. tantas veces se "han dado testimonios inequívocos protestando una alianza mutua ofensiva y defensiva. 5 Combenir en no resolver negocio alguno qe. toque "en los intereses de la Prov.a o de la Nacion; o de un Pueblo con relacion a otro entre los de Cuyo sin qe. precedan mutuas consultas pa. "obrar de acuerdo, y resolver segun la pluralidad de opin.s si hai divergencias; lo qe. se practicará ya pr. medio de extraordinarios ó diputacion reunida en los tres Pueblos segun la naturaleza de los Negocios qe. "ocurran. 6 Cuando pr. desgracia no se conciga la concentracion Gl. de "las Prov.s se acordara en este caso inmediate la forma qe. mas combenga dar a la da Cuyo segun las circunstancias o aptitud en qe. se "halle. 7 Entrara en tratados sobre cualquiera otros objetos importantes "a la Prov.a ó a la Causa en general qe. propongan los Gov.s concurrentes; los qe. siendo de gravedad como el comprometer las armas, el honor, intereses y forma constitucional del Pueblo ó la Provincia, no se "firmarán sin la sancion de la H. Junta á quien se dará cuenta. . ." (40).

Los autores que se han referido al tema no han menospreciado, por cierto, la importancia del pacto de San Miguel de las Lagunas. Por el contrario, Juan Alvarez, Ricardo Levene, Emilio Ravignani, la han señalado; para el último autor su significación surge del hecho de que, con él, se aspiraba a la creación de un Congreso en San Luis para erigir el cuerpo nacional. Pero si el pacto reviste interés, las "Instrucciones" que acabamos de transcribir no lo tienen en menor grado. Porque no sólo ellas se impusieron, en definitiva, en el texto que vio la luz el 22 de agosto, sino que, en toda la línea, implican una postura de decidida oposición a la política porteña. Ello resulta aún más evidente si se comparan con el articulado del Cuadrilátero. Así, mientras que por el punto segundo de las Instrucciones, Mendoza aspi-

(40) *Ibidem*, pp. 157 - 158.

raba a que las provincias se dirigiesen por separado a Buenos Aires para concurrir, "a la brevedad a un Congreso", el tratado de enero, en su artículo trece, dejaba precisamente en manos de Buenos Aires su convocatoria. Si en el Cuadrilátero se pretendía que el Congreso se postergase hasta "la oportunidad que presente el orden de los sucesos americanos en su perfecta tranquilidad..." el mismo punto de las Instrucciones, en oposición, consideraba que el Congreso era "el único recurso" para "dar impulso a la Causa de América", descuidada por la desorganización del país. Oposición fundamental, por cierto, que el propio pacto cuyoano ahondaría, como veremos de inmediato. Es oportuno destacar que en las Instrucciones del 13 de agosto se retomaba el propósito manifestado anteriormente a Salvador Ma. del Carril de alcanzar una "alianza mutua ofensiva y defensiva" en tanto que, como entonces, la Junta mostrábase un tanto reticente acerca de la formación de la Provincia de Cuyo.

X

El 22 de agosto era firmado el tratado cuyo texto insertamos:

"En el parage de Sn Miguel de las Lagunas a veinte y dos dias del mes "de Agosto de mil ochocientos veinte y dos, reunidos los Gobernadores "y Diputados representantes de la Prov.a de Cuyo San Juan, Sn. Luys "y Mendoza a efecto de tratar sobre el importantísimo obgeto de formar "una autoridad comun representativa de todos los Pueblos de la Union, "qe. dicte la Constitución qe. deve regirlos, han acordado celebrar el pacto qe. consta de los articulos siguientes: 1º Considerandose de suma "necesidad al bien gral. de los Pueblos denominados antes de la Unión, "su concentracion en un Congreso qe. dicte y uniforme el sistema de "Gov.no Gral. qe. ha de regirlos se dirigirá esta acta circular invitatoria "á los demás Pueblos á fin de qe. se presten á concurrir con sus Diputados qe. deven formarlos 2º La ciudad de San Luys es el lugar designado pr. ahora pa. la primera reunion de los Diputados siempre qe. "los Pueblos invitados no juzguen otro más preferible; y para lo sucesivo elegiran aquellos el de su permanencia". 3º El primero de Diciembre se hallaran ya reunidos en el punto indicado - 4º Que por ahora "el numero de Diputados con qe. cada Pueblo deve concurrir sea el "qe. tubieron en el ultimo Congreso qe. hubo de instalarse en Cordova, "hta. qe. el qe. se inaugure determine lo qe. juzgue mas oportuno. "5º Quando el obgeto del primer articulo no tenga efecto quedan comprometidos los Pueblos contratantes á celebrar con la brevedad posible "una convencion qe. establezca las bases por qe. ha de regirse en adelante la Provincia de Cuyo. 6º Se firmaran pr. las partes tres exem-

"plares de este pacto, y dentro de quince días contados desde la fha. "será ratificado pr. las autoridades representativas de los Pueblos" (41).

Tal la letra del pacto; pero el "Manifiesto" que la Convención provincial de los Pueblos de Cuyo dio el mismo día de la firma de aquél, ilustra sobradamente acerca de las diferencias señaladas en el apartado anterior entre la política cuyana y la porteña en relación con el problema de la organización nacional. Pues si el fin promovido con la firma del pacto era salvaguardar el orden, aclaraba que:

"la reunion de un Congreso Gral. que diese al Paiz una nueva forma de Gobierno, y restableciese su organización, pareció desde luego sumamente morosa. Las agitaciones que aun subsisten en algunas Provincias, la falta de un centro que active el nombramiento de Representantes, la incertidumbre de el punto, en el cual havan de reunirse, y ultimamente el movimiento del Enemigo sobre la Ciudad de Salta que llama priviligiadamente la atencion de todas las Provincias, son circunstancias que exigen un periodo considerable de tiempo á cuyas contingencias no es posible abandonar la suerte de los Pueblos...".

Y proseguía, de modo categórico:

"aun dado el caso de que allanadas todas estas dificultades, fuese asequible en el nombramiento ese Congreso, la voluntad general, bastantemente expresada por formulas federales, no da lugar á que dudemos de una declaracion solemne en favor de ese sistema; así es que los Pueblos de Cuyo, al constituirse particularmente solo anticipan una obra imperiosamente demarcada por la necesidad...".

Pero tampoco aquí terminaban las diferencias; y el "Manifiesto" agregaba:

"El Residuo que una administracion tan economica produxere en los fondos publicos, se empleara ventajosamente en la defensa comun de los Enemigos de América. Para tan sagrado objeto estos mismos Pueblos, que la libertaron otra vez con el sacrificio de toda su fortuna, no reservaran el pequeño resto de que subsisten para repetir las glorias de 1817 y 1818. Al saber que el enemigo carga sobre la Ciudad de Salta prepara 600 Infantes y 400 Caballos. Dineros, cabalgaduras y otros auxilios, cuantiosos por una marcha tan dilatada se disponen con la mayor eficacia y entusiasmo para el socorro de aquella Provincia inmortal, que por espacio de 10 años ha sido el antemural constante de todas las demás" (42).

Párrafo, el anterior, que enuncia un propósito heroico y un sentido de solidaridad americana pero que era la antitesis del programa porteño en cuanto

a la guerra con los españoles del Perú, como lo revela su rechazo del pedido sanmartiniano de ayuda hecho por intermedio de Gutiérrez de la Fuente; rechazo que, por otra parte, se tramitó al propio tiempo que la Legislatura de Buenos Aires aprobaba el proyecto de Martín Rodríguez y Rivadavia relativo a la iniciación de gestiones de paz con España, tema al que ya nos hemos referido (43). Sin duda, la situación en Salta robustecía la necesidad de ayudar a la pronta terminación de la guerra. Por supuesto que no se conocía en Cuyo la actitud porteña al respecto, definida precisamente en agosto.

Quedaba planteada así la discrepancia más absoluta entre Buenos Aires y Mendoza frente a los problemas fundamentales de aquel momento. Por ello es que Molina, pese a que no desconocía cuanta razón asistía a Godoy Cruz al solicitar el cese de su cometido, por nota del 30 de julio, negóse a admitirlo. Así lo expresó con claridad meridiana en su respuesta del 24 de agosto:

"pr. el contenido de su nota de 30, de Julio p.pdo., queda instruydo este Gov.no de la imposibilidad que presenta pr. haora la marcha de ese al restablecimiento del Com.o terrestre instalacion de un Congreso; pero persuadido intimamente que este es el unico medio de ocurrir á los innumerables males que experimentan los Pueblos, y creyendo de su deber hacer pr. ella los esfuerzos posibles, ha celebrado con las autoridades de los de la Prov.a el pacto que encierra la adjunta copia. No se ha cumplido aún el plaso estipulado á su ratificacion y pr. eso no se oficia haora sobre el caso a ese Gobierno por se hara indudablemente en la oportunidad. De consiguiente con referencia á la solisitud de exonerarse del cargo de su diputacion se hace presiso suspender por haora la resoluc.n y esperar la que tome ese Gov.no a la incitatoria de los "pueblos" (44).

San Luis y Mendoza ratificaron el pacto el 27 y 31 de agosto, respectivamente; pero San Juan no cumplió con ese requisito.

XI

Este es un punto sobre el que conviene detenerse. La documentación compulsada en el Archivo Histórico de San Juan, escasa al respecto, sólo nos permite afirmar que el Gobernador remitió a la Junta, el 2 de setiembre, copia del tratado suscripto y que ésta le respondió, el 7, que

(43) Cfr. Mario G. Saraví: La misión Gutiérrez de la Fuente. San Martín, Buenos Aires y las provincias. En: Facultad de Filosofía y Letras (U.N.C.), Revista de Historia Americana y Argentina, dirig. por el Dr. Edberto O. Acevedo, N° 1 - 2, Mendoza, 1958, pp. 363 - 378.

(44) Archivo Histórico de Mendoza, carp. 23, cop., leg. 43.

(41) Ibidem, p. 158.

(42) "La Convención Provincial de los Pueblos de Cuyo a las Provincias de Sud - América" (Ibidem, pp. 158 - 159).

"... en su seccion del 6 del corriente ha estimado conveniente no ratificar el tratado celebrado en San Miguel que V.S. se sirvió acompañarle en "nota oficial del 2 del que rige..."

sin que sepamos en qué se fundó dicha Junta para adoptar esa actitud, que malogró el esfuerzo mendocino concretado en el pacto del 22 de agosto (45). Sin embargo, si no la documentación oficial, los datos procedentes de otras fuentes arrojan alguna claridad. Así, "El Argos" publicaba el 13 de noviembre una información de particular interés debida, según aclaraba el redactor, a dieciocho vecinos de San Juan. Cabe destacar que el 24 de octubre había redactado Molina un "Manifiesto" acerca de la situación del país en el que aludía a la política porteña con términos duros, "Manifiesto" que fue publicado días después junto con el texto del tratado de agosto... La citada información de "El Argos" decía, entre otras cosas:

"Es pues nuestro asunto rechazar el concepto equivocado que se tiene de este país en la suposición de que él aspira á la formación de ese Congreso, á que se prestaron las autoridades en la entrevista de San Miguel con las de Mendoza y San Luis. Cualquiera que quiera acercarse á hechos muy poco retirados tendrá que vacilar sobre éste, si observa que San Juan fue el primero despues de Buenos Aires, en hacer retirar su diputado en Córdoba..."

La influencia porteña parecía decisiva en San Juan, pues agregaba:

"Buenos Aires nos convenció con sus escritos de esta verdad, mientras empezaba á mostrarnos en sí mismo el verdadero objeto de nuestras miras. Una administración íntegra y sábia apareció conjurando la borrasca. Sus trabajos, que abrazan lo útil, lo religioso (sic), lo económico, y lo bello de todos los ramos del país, han asegurado libertad al pueblo y confianza al magistrado".

Como podía subsistir una fuerte duda, toda vez que los representantes de San Juan firmaron el pacto, los escondidos corresponsales se apresuraban a aclarar lo ocurrido en San Miguel:

"Este convencimiento (necesidad de postergar el Congreso) y el que ciertamente nos asistía, y no nos ha abandonado aun sobre los pensamientos de Mendoza y San Luis, determinaron á nuestras autoridades a entreverse en las Lagunas de San Miguel. Lo primero que nuestro Gobierno y diputado propusieron fue la unión y organización de la provincia de consumo con la de San Luis. El Gobierno de Mendoza contestó que nada mas se quería que Congreso, y contextó con firmeza. Hacemos toda justicia a este gobierno en creer que no se desvió esta vez de los buenos sentimientos que le acordamos, mientras esperamos hacerle ver con el tiempo el error en que cayó entonces, y

(45) Archivo Histórico de San Juan, libro 80, fol. 286.

"cuyas causas nosotros hemos descubierto sin adivinarlas. Con todo: nuestra comición, deseosa de dar una prueba á aquel Gobierno de sus intenciones cordiales de amistad, y cierta por otra parte de que no había de tener efecto, firmó el tratado que ha corrido ante el público con tanto sentimiento nuestro, y de la parte principal de los otros pueblos de la provincia. Nuestra H. Junta anuló por unanimidad de votos el tratado dicho, con lo cual dió una prueba bien luminosa de sus sentimientos..."

Por supuesto que la culpa de todo la tenían los "federales":

"... algunos hombres pertenecientes á un partido bien conocido (en Buenos Aires) por sus aspiraciones á destruir la presente administración, influyen no poco en estos pueblos en la formación de ese Congreso..."

Los firmantes sanjuaninos mostrábase optimistas, aunque un tanto misteriosos:

"Mendoza ha mostrado sus pensamientos, y aun no los da con toda la perspicuidad (sic) que pudiera; accidentes que no durarán mucho tiempo (?) tienen como embotado el grito público, y aprisionado á un Gobierno justo; pero el pueblo no retrogradará de su marcha" (46).

La información interesa por más de un motivo. En primer lugar, deja en claro que el proyecto mendocino de reunir un Congreso a la brevedad fracasó entonces debido a la actitud sanjuanina, asumida bajo la influencia del grupo dirigente de Buenos Aires; influencia que, por lo demás, era lo suficientemente poderosa como para que la Legislatura sanjuanina rechazara el tratado por unanimidad. Como detalle sugestivo, debe señalarse que el Gobernador Urdininea elevó a la Junta recién el 2 de setiembre el tratado celebrado diez días antes... y que el representante sanjuanino en San Miguel fue nada menos que Salvador María del Carril, por entonces ministro en su provincia (47).

Por otra parte, la energía con que Mendoza, a través de su representación en San Miguel, insistió para que dicho Congreso se verificase, concuerda plenamente con las Instrucciones dadas a Delgado el 13 de agosto. Aunque en ellas se establecía que, de no conseguirse el "sagrado empeño" de arribar a la reunión de un Congreso General, se considerarían las bases

(46) "El Argos...", cit., Nº 86, p. 351.

(47) Los periódicos de Buenos Aires llegaban en su totalidad a San Juan, como lo revela la siguiente nota de Urdininea al Administrador de Aduana de esa provincia: "Sirvase V. señalar á los fondos su cargo la cantidad de diez y ocho p.s. siete r. s al Sr. D. Salvador del Carril encargado por D.J. e Matias Zaballa de recibirlos protos tantos que han importado las colecciones de Papeles públicos que han mandado á ese Gov.no pr. el último correo como comisionado pa. comprarlos y suscribir: pr. él á todos los principales periodicos que se den á luz en la ciudad de Buenos Ayres". En: Archivo Histórico de San Juan, libro 83, fol. 88.

en que se organizaría la Provincia esto no era asunto que verdaderamente interesase en Mendoza. La política de Buenos Aires insistía en que se reconstruyesen las antiguas Intendencias y se organizaran debidamente como un expediente dilatorio: no es posible admitir que, en verdad, aspirase a que ello ocurriera. El rechazo de la proposición de San Juan en 1821 relativa a la organización de la Provincia de Cuyo define la actitud de Mendoza al respecto. Con todo, la Junta mendocina ratificó el tratado del 22 de agosto por las cláusulas que se referían al Congreso General no obstante que el Art. 5º aludía a la "convención que establezca las bases por que ha de regirse "en adelante la Provincia de cuyo", la que se concretaría a la brevedad de no cumplirse lo concerniente al Congreso en trámite. El lenguaje del "Manifiesto", en la parte que alude a la organización particular de Cuyo, no era el que más agradaba a Molina. De lo dicho se desprende, por otra parte, la explicación de la actitud de la historiografía de origen unitario frente al fracaso del tratado. En efecto, desde Damián Hudson hasta nuestros días, se ha sostenido que el fracaso mencionado se debió a la negativa de Mendoza, bajo la influencia de los "pelucones" o federales, a reorganizar la provincia de Cuyo de acuerdo con la sugerencia de San Juan y San Luis (48) sin aludir en absoluto al elevado objetivo perseguido por el Gobernador Pedro Molina y la Junta de su provincia. Para esa historiografía, lo único verdaderamente importante consistía en la convención a la que se refiriera Del Carril en su tramitación de 1821, replanteada en ocasión de las conversaciones del 22 de agosto en San Miguel.

XII

A pesar de todo, Molina no abandonó su propósito de llevar el país a su organización por medio de un Congreso, de cuya necesidad estaba convencido como lo expresara en su citada nota a Godoy Cruz del 24 de agosto. El "Manifiesto" del 24 de octubre —mencionado en el apartado anterior— contenía amargas reflexiones acerca de la situación general y de la política de Buenos Aires como que creía exactamente en lo contrario: remediar los males mediante el Congreso y no reunirlos cuando los pueblos hubiesen sanado de ellos... En suma, entendía como causa lo que los porteños interpretaban como efecto. El 2 de noviembre invitaba, por una circular, a los Gobiernos

(48) Cfr. Damián Hudson: *Recuerdos históricos sobre la provincia de Cuyo, Mendoza, 1931*, cap. IV, pp. 172 - 173. Es de tener en cuenta que Hudson era sanjuanino y que su crónica se constituyó, en buena parte, en base a tradiciones (R. D. Carbia: *Historia crítica de la historiografía argentina*, Buenos Aires, 1940, Ed. Coni, Seg. parte, cap. I, páginas 172 - 173).

de "la Antigua Unión a la formac.n de un Congr.so Gral" y especialmente a los del litoral por intermedio de su diputado en Buenos Aires. La respuesta de J. B. Bustos, fechada a 16 de noviembre, reviste particular interés porque en ella el Gobernador cordobés resume sus propios esfuerzos en favor de la causa que ahora defendía Molina. Decía en ella:

"Si el Gobno. de Mendoza se halla en el día persuadido que los males presentes que agovian al País en general, y los innumerables que debben sobrevenirle, emanan necesariamente de no tener una autoridad central representativa como se expresa en su nota del 2. del corr.te, el de Cordova tiene la satisfaccion de haber sido el primero en empeñar "las mas activas diligencias reiteradas con todas las provincias desde el año 1820 para la instalacion de esa misma autoridad central en precaucion del presentimiento de aquellas: los oficios invitatorios al efecto fechados en 3. de Feb.o, 31 de Marzo, 15. y 17. de Mayo; 26 y 31. de Julio, 3. de Octubre y 29. de Noviembre de 1820, con los de 31. de Agosto, 27. de Septiembre, y 6. de Noviembre de 1821, al paso que garantizan esta verdad, obligan á reconocer á la imparcialidad desprecupada, que las miras dela Provincia de Córdoba jamas tubieron por Norte otros intereses que él del beneficio general de las Provincias; y asi es que ocupada constantemente dela importancia de éste, no perdonó diligencia para remover las trabas que al aproximarse la apertura del Congreso en 821 se opusieron por la Provincia de Buenos Ayres contra la instalacion de aquel, cooperando algunas otras á esta misma idea, con lo que se vino a frustrar el general beneficio apetecido, á pesar delas indicadas miras sencivilizadas por Cord.a, y por las mas delas Provincias"; y finalizaba:

"El mérito de estos sucesos, su publica é indeleble constancia, unidos a la concideracion que demandan las diligencias que actualmente se estan practicando para la formación del Censo de esta Prov.a que se halla sancionado pr. el Reglamento Provisorio de ella para proceder á la eleccion de Representantes para el Congreso Congreso dela misma Provincia, ponen a este Gov.no en actual impotencia de deferir á lo que contiene el art. 3º de la Gazeta acompañada, reservando su resolucion para la reunion de aquella Corporacion" (49).

El 27 de noviembre remitía Mansilla su respuesta, datada en Concepción del Uruguay:

"El Gobierno de Entre-Rios ha recibido, por el conducto del Sr. Diputado del Gob.no de Mendoza cerca del de Buenos Ayres, nota acompañada de un impreso, en que discurrendo el de Mendoza sobre el aflictivo estado de los Pueblos y Provincias de la Antigua Unión presenta como unica causa de tantos males la acefalia, en que ha caido la Nacion. Indica el Gobierno de Mendoza el deseo, que le asiste de que los par-

(49) Archivo Histórico de Mendoza, carp. 646, Nº 230.

"ciales del territorio de la Union antigua, descubran sus sentimientos a este respecto, y promete en conclusión adoptar aquella opinión, porque la pluralidad se declare".

A renglón seguido explicaba:

"El Gobierno de Entre-Ríos deve principiari por la protexta mas firme de la satisfacción que recibe al encontrar los sentimientos al unisono de los que le animan, siempre recordara con placer la invitación que dirige alas demas Provincias con el recomendable obgeto de cortar de una vez los horribles males que las agobian. *La sola proposicion honrrará eternamente al Gobierno de Mendoza;* pero este Gobierno tiene sentimiento en decirle, que es hasta aqui hasta donde puede llegar; pues los tratados del Congreso quadrilátero le impiden por ahora tomar una resolución qualquiera en la materia mientras no sea de acuerdo con las otras tres dela Liga a quienes da parte dela comunicacion recibida. "Le es desagradable al Gob.no de Entrerrios no acompañar una copia de los tratados del Congreso quadrilátero para satisfaccion del Gobierno de Mendoza; mas el accidente de resivir y contextar sus comunicaciones en visita de la Provincia no le permite este placer. Sin embargo: añade como una prueba dela sinceridad de los sentimientos, que ha desplegado, que solo la atencion asidua, que ha sido necesario emplear en la organización aun no concluida de esta Protvincia abandonada desgraciadam.te por tanto tiempo a la anarquia mas completa, ha podido retraerle de promover la materia respecto desus coligadas" (50).

La contestación del Gobernador de Corrientes, Blanco, del 6 de diciembre, no ofrece menos interés:

"Nada es más propio dela dignidad de los Pueblos, ni presenta un interés mas inmediato en la situacion politica que ofrecen, como el proyecto de que V.E. me instruye por concentrar el poder bajo la influencia de un G°v.no Gral. que uniforme la opinion en la marcha que deben tomar los intereses primarios de la reboolucion en la importante crisis que presentan; pero el error de la politica y los abusos, insendieron la guerra civil y en las alternativas de sucesos prósperos v adversos. los Pueblos, obrando pr. si, adoptaron finalmente las medidas, que si bien consultaban el interés particular de cada qual, sepresentaban purificadas por la impresion del momento queregulaba la opinion, cada Pueblo armado, y ninguno preponderante todos vinieron a ser victimas en la continua reaccion interior de sus fuerzas. Esta Provincia como las demas ofrece los vestigios que dejó aquella época turbulenta, y que tanto degrada la dignidad de nuestros primeros pasos; pero afortunadamente no seperdió el espíritu Nacional, que empieza á renacer entre

(50) Muy ocupado debió estar el Gobernador de Entre Ríos para no poder remitir a Molina copia del Cuadrilátero desde enero a noviembre de 1822... La verdad es que Entre Ríos, con la firma de ese tratado, quedaba bajo la tutela de Buenos Aires (Cfr. Beatriz Bosch, op. cit., p. 23). Otro tanto puede decirse de Corrientes.

"el lodo, y las escorias. La Cap.l de Buenos Ayres, la de Cordova y Santafe unieron sus fuerzas y lograron destruir un tirano que haviendose hecho árbitro de los recursos de este Continente, puso en riesgo el orden, la tranquilidad y existencia politica de los Pueblos Occidentales del Rio de la Plata y Paraná: ellos se vieron en un momento libres y en estado de perpetuar la paz que si por entonces no consultaba el interés gral. de la revolución produjo el beneficio de una tranquilidad interior, obgeto único a que devian aspirar". / "Con esto solo, nada habrian hecho, y la ventajosa posicion que les dio la victoria devio conducirlos á pensar y consolidar un plan que separase los peligros que podrían renacer contra la suerte futura de los Pueblos". / "La experiencia entonces unida á la ilustracion abrio el paso á un Congreso en que la Cap.l de Buenos Ayres, la de Santafe, Entre Ríos y esta de mimando, prestaron y concertaron la amistad y garantia reciproca que en aquellos momentos eran los unicos obgetos que debian promover; debiendo indicar á V.E. que uno de los Artículos quedó pactado que la Cap.l de Buenos Ayres havia de llevar la voz en la combocatoria que entonces se consideró necesaria á los fines, y sobre los propios obgetos que V.E. me indica". / "El cumplimiento de este art.o es de religiosa observancia. La Prov.a demi mando no puede traicionarla sin peligro; y V.E. sehará cargo que un exemplar semejante empezaria a destruir la confianza y buena fé que no es conveniente alterar como un principio del que deve esperarse esa general asociacion, que tanto justifica el laudable empeño de V.E. El estado de los Pueblos la demanda; parece también que la opinion gral. reclama esta medida que debe colocar el interés gral. sobre sus verdaderos exes; pero al mismo tiempo V.E. deve conocer que no es licito ni conveniente que las Provincias pr. si solas quebranten los pactos con que se pusieron al abrigo de la guerra civil y de la anarquia, y una vez que V.E. se ha propuesto dar impulso á esta grande obra, nada perderá si toca primero el conducto á que esta Provincia se sujetó" (51).

A pesar de lo definitivo de estas respuestas, Molina alimentaba esperanzas de arribar al Congreso que procuraba con tanto ardor. A Mansilla le decía, el 7 de enero, en contestación a la mencionada nota del 27 de noviembre que, persuadido

"del inconveniente que asiste para resolver de plano á los pactos del Congreso cuadrilátero" esperaba

"que exitando á las provincias que la forman se restablezcan de un modo firme á la concentracion del Pais" (52).

A Bustos le respondía, en la misma fecha, que

(51) Archivo Histórico de Mendoza, carp. 654. Cfr. S. Peña y Lillo, op. cit.

(52) Ibidem, carp. 23 (cop.), leg. 56.

"No sin dolor recorre este Gov.no la lista dilatada de notas oficiales "en qe. el Exmo. Gov.no de la Prov.a de Cordova á invitado a los de "mas de la Antigua Union á la celebrac.n del Congreso Gral. qe. hoy "promueve el de Mendoza, y al contemplar qe. aun pueden subsistir "algunos [de] los obstáculos, qe. inutilisaron entonses tan saludable me- "dida teme qe. siendo igual la suya tenga los mismos resultados. Con "todo le anima la esperanza qe. penetrando la H. J. R. de la Prov.a "de Cordova de la necesidad que induce es notorio interes de todos en "la formación de un centro comun sea uno de sus primeros pasos en "su instalación el convenir á la invitación circular del Gov.no de Men- "doza de 2, de Nov.bre p.pdo" (53).

Por supuesto que el asunto quedaria en nada. Buenos Aires se negaría de plano. La nota de M. Rodríguez a Molina, del 25 de noviembre, es instructiva para conocer el punto de vista porteño sobre la materia:

"Ha recibido el Exmo. Gob.no de Buens. Av.s la comunicacion que el "Exmo. Gob.or de Mendoza le ha hecho el honor de dirigir con la data "del 2 del presente mes de Nov.e, incluyendo un ejemplar del N. 7 del "Registro Ministerial, en que dho. Sor. Gob.or publica la acta cele- "brada en union con los Gob.nos de San.Juan y San.Luys y la expo- "sicion de los fundamentos que le dictaron la opinion por el estableci- "miento del Congreso General de las Prov.s". "El Gob.no de Buens.Ay.s "se ha impuesto con satisfacción de los nobles sentimientos que el "Exmo. Gob.no de Mendoza despliega en favor de los intereses generales "del Pais; pero una vez qe. el mismo Gob.no se muestra deseoso de "escuchar una manifestacion franca con respecto á los del de esta Prov.a "cree que le será permitido aconsejar que el medio mas á proposito pa. qe. "dichos sentimientos se realisen en la forma tan sólida, como ambos "Gob.nos deben solicitar y decaer, *sería el qe. se empezase por organi- "zar un Gob.no General en los tres Pueblos que integran la Prov.a de "Cuyo.* Cree el Gob.no de Buens. Av.s mui de veras que este sería el "camino mas seguro para arriivar á la union de los pueblos por medio de "un Congreso general: tanto porque pa. la reunion de este no se pre- "sentaria desde luego la gran dificultad de tener que emplearse en "conciliar primero los intereses particulares de Prov.a; como porqué un "ejemplo semejante por parte de la Prov.a de Cuyo, que tiene sin dispu- "ta derecho á ser imitada en su conducta, serviría pa. estimular a tran- "zar también previamente las diferencias que mantienen separados unos "pueblos de otros en unas mismas provincias, estableciendo por conse- "cuencia Gob.nos Generales". /"Cree pues el Gob.no de Buens. Av.s que "tal escala de pueblos á provincias y de provincias á estado, es la mas "natural pa. llegar á la ultima que el Ex.mo de Mendoza propone al "presente, y que de facto no puede desconocerse que es menester subir "á ella, bien que por caminos seguros y legales" (54).

(53) Ibidem.

(54) Documentos para la Historia Argentina, cit., pp. 151 - 182.

El 7 de enero respondiale Pedro Molina:

"El Gobierno de Mendoza tiene el honor de acusar recibo al Exmo. de "Buenos Aires, de su nota apreciable de 25 de noviembre próximo pa- "sado, contestacion a la circular del 2 del mismo, en que el de Men- "doza invita a todos los pueblos o sus Gobiernos, a la pronta celebra- "cion de un Congreso General. Así mismo ha escuchado con detenido "examen la opinion que descubre el Exmo. Gobierno de Buenos Aires "sobre el particular, y habiendo ofrecido a adherir a lo que indique "la pluralidad, suspende para entonces su contestacion directa al medio "propuesto de que se organice primero un Gobierno General de los "tres Pueblos de la Provincia de Cuyo para llegar al término deseado "de la Unión por medio de un Congreso General de todas las Pro- "vincias. El Exmo. Gobierno de Buenos Aires debe estar persuadido de "que el de Mendoza no se detiene en los medios á fin de alcanzarlo, "y que si lo ha solicitado con esa previa organizacion de las provincias, "es porque así lo juzga más oportuno, atenta la situación política enque "se hallan los pueblos que forman la de Cuyo, porque contempla (en "ciertos respectos en igual caso las de Córdoba, Tucumán y Salta), y "porque teme con sobrados fundamentos que gustando por más tiempo "los Próceres de cada uno de estos Pueblos de las ventajas personales "que les proporciona la desunion, insistan en fomentarla y no salgamos "jamás del estado ridículo y vergonzoso en que ella nos ha puesto. "¡Ojalá que el tiempo falsifique tan funesto propósito!" (55).

Esta carta de Pedro Molina, por su expresión final, bien puede cerrar nuestro trabajo. Su intento de organizar el país, que queda visto, fue el último efectuado desde el interior antes del Congreso de 1824; que a Molina no le guiaron cálculos mezquinos es cosa que se demuestra por el hecho de que apoyó a Cossio y Zavaleta ante Bustos, para sortear los escollos que éste pudiera oponer a la concreción de esa asamblea. Además, llegado nuevamente al poder, escribiría a Juan Manuel de Rosas el 25 de mayo de 1835 una extensa comunicación en la que, luego de expresar al Dictador su deseo de que restableciese el orden en la capital, decíale lo conveniente que "resultaría el que logremos ver constituida la Rep.ca", carta que Rosas rechazó con violencia (56).

Creemos de justicia agregar el nombre de Pedro Molina a la lista de aquellos que, sin segundas intenciones, postularon la reunión de un Congreso como objetivo superior de bien general, llevados por el convencimiento de que era el medio de eliminar de raíz el desorden y la anarquía.

MARIO GUILLERMO SARAVI

(55) D. Hudson, op. cit., p. 174.

(56) Ricardo Levene: "Rosas y la Suma del Poder Público en las Provincias". En: Revista de Historia Americana y Argentina (U.N.C.), cit., p. 202.

EL TRASANDINO

Aspectos de su Frustrada Historia

I

LOS CAMINOS TRASANDINOS DEL SUR DE MENDOZA EN LA EPOCA HISPÁNICA

A cuando la vía de comunicación principal entre Chile y Cuyo a través del macizo andino era la de Uspallata y Aconcagua, siempre se tuvo la idea de abandonarla por otra mejor. La altitud, la infranqueabilidad durante los seis meses del período invernal y la sinuosidad del sendero del Aconcagua hacían anhelar la búsqueda de otros pasos, que, estando próximos a los mayores centros urbanos, no ofrecieran aquellas dificultades.

En la colección de documentos de Pedro de Angelis —tomo quinto— se da cuenta de varios de los intentos realizados a principios del siglo XIX con el objeto de verificar la existencia de esos nuevos caminos cordilleranos. Pero es evidente que con mucha anterioridad a la fecha de esos instrumentos se habían practicado averiguaciones al respecto.

Alrededor del año 1700 varias expediciones militares españolas cruzaron Los Andes al sur del Aconcagua. Desde Buenos Aires el segundo administrador de Correos del Río de la Plata, Manuel Basavilvaso, en diciembre de 1784, tomaba la iniciativa de unir por un camino directo la Guardia de Luján con el Reino de Chile, solicitando al Gobierno Español la reapertura de una antigua ruta. "Ninguno que tenga alguna instrucción de la historia y tradición de estos países, decía, ignora que en el siglo pasado se hacía este camino con carretas desde esta capital (Buenos Aires) hasta dicho reino de Chile, en todas las estaciones del año, y sin impedimento, por un abra o boquete que tiene aquella gran cordillera, en las inmediaciones de la costa del sur, por ser unos países llanos y muy abundantes de pastos y aguadas, ..." (1)

(1) CARCANO, Ramón J., *Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina*, Bs. As. 1893, Tº I, p. 325 y ss.

El marqués de Sobremonte en su carácter de gobernador intendente de Córdoba había hecho erigir el fuerte de San Rafael en el sur mendocino y había ordenado la exploración de un camino por la falda norte del Tupungato, en el entendimiento de la seguridad y ventajas de ese paso. En 1794 el arquitecto Joaquín Toesca por encargo de don Manuel Salas, síndico del consulado bonaerense, exploró esa vía con resultados negativos, al mismo tiempo que don Ambrosio O'Higgins desde Chile proyectaba la unión de Villa Rica con Buenos Aires por los caminos del sur (2). Por esta segunda iniciativa es que el comandante Amigorena se dirige a O'Higgins describiéndole el paso del Planchón, que él cree ocupado por los indios, mientras que Ignacio Arangua en el "Semanario de Agricultura, Industria y Comercio" sostenía que dicho paso estaba en territorio español y no indígena (3). Pero es el asesor letrado del Cabildo de Concepción, Juan Martínez de Rozas quien en definitiva va a organizar las expediciones. Estas resultan ser tres: la primera, al mando del capitán don José Barros, partiendo desde Linares atraviesa la cordillera por el paso de Archiueno; la de don Justo Molina con Leandro Jara, que por Antuco y Alicó realizan la travesía; y por último, la más importante, efectuada por Don José Santiago de Cerro y Zamudio, quien con anterioridad con un carro de dos caballos y por encargo del consulado porteño, en el invierno de 1803 había cruzado la montaña por el Planchón arribando a Talca el 16 de diciembre de ese año. Por ese mismo paso franqueó nuevamente la cordillera llegando a Buenos Aires sin problemas. Ante el éxito total de esta última misión, el consulado lo contrata otra vez para que en compañía del agrimensor Sourryre de Sovillac y con una escolta, examine técnicamente la ruta conocida. De enero de 1805 hasta abril de ese mismo año, se desarrolla esta expedición, de la que informan el Diario de Viaje, el Itinerario y la Razón del camino directo entre Talca y Buenos Aires (4). De esta manera queda perfectamente reconocido el cruce por el Planchón, que con una distancia de 388 leguas entre los puntos terminales, resultaba "muy apropiado para el tráfico, por los pastos y aguadas, y la facilidad que ofrecía para hacerlo carretero, removiendo los obstáculos de algunos puntos del trayecto" (5). Por su parte, Sourryre de Souillac, volvió por un paso vecino al que denominó de "las Damas", porque "hasta las señoras podían transitarlo, no siendo otra cosa que un vergel" (6).

(2) Ibidem.

(3) MARTÍNEZ, Pedro Santos, *Los pasos de la Cordillera de los Andes antes de 1810*, en: "Los Andes", N° 25.892, 12 de febrero de 1961, p. 5.

(4) Ibidem.

(5) CARCANO, Ramón J., op. cit. tº I, ps. 325 a 357.

(6) Ibidem.

Por estos motivos el Virrey Sobremonte se animaba en 1805 a afirmar que el Planchón era un "camino carretil" (7). En 1806 el alcalde del Cabildo de Concepción, don Luis de la Cruz, acompañado por Molina y Montoya, organiza una nueva expedición que pasando por Antuco consigue arribar a Buenos Aires. Allí tiene diversos problemas con el consulado, institución ésta que, aun descreyendo del relato de de la Cruz, mantiene en secreto su informe por razones estratégicas (8).

Sobrevienen luego las invasiones inglesas y más tarde la guerra de la independencia y los proyectos se pierden en el olvido, del que pretendió salvarlos De Angelis, publicando los diarios de Cerro y Zamudio, de Luis de la Cruz y de Esteban Hernández. "Terminaron así —dice Cárcano— en la esterilidad y abandono, esta serie de atrevidas exploraciones, que fueron la preocupación y ocupación de la corta época en que la colonia pudo disfrutar de los beneficios de ideas y propósitos de buen gobierno" (9).

En la época independiente, mientras el camino de Antuco se borraba por la acción volcánica, el interés por estas expediciones decayó completamente, registrándose sólo en 1865 un proyecto de Adolfo Carpentier tratado de concretar por Antonio J. Pérez sin ulterioridades. Tal es el desconocimiento que existe al respecto que Martín de Moussy en una Memoria presentada en 1863, nada dice del Planchón ni de otros pasos australes (10).

Sin embargo es precisamente alrededor de 1870, cuando el anhelo de descubrimientos carreteros se renueva, y se efectúan los reconocimientos del capitán Cabrera, de Dubois y de Rosetti, y cuando Claudio Gay publica su amplio estudio del camino del Planchón.

Este renacimiento exploratorio y el anterior abandono hizo recordar a José Hernández las palabras de Villarino al Superintendente del Carmen en 1782 cuando le decía: "Sino vemos, sino andamos, sino descubrimos, siempre estaremos metidos en nuestra ignorancia, y tal vez algún tiempo nos enseñarán los extranjeros nuestras propias tierras; y lo que nosotros debíamos saber, pues no puedo ver que un inglés como Falkner nos esté enseñando y dándonos noticias individuales de los rincones de nuestra casa que nosotros ignoramos"

(7) MARTÍNEZ, Pedro Santos, op. cit.

(8) LA ARGENTINA. SUMA DE GEOGRAFÍA. Dirección de Francisco Aparicio, Horacio A. Difrici y otros, Peuser, Bs. As. 1958, tº I, p. 148.

(9) CARCANO, Ramón J., op. cit. p. 357.

(10) MOUSSY, Martín de, Dr. D. V., *Memoria sobre la Cordillera de los Andes y sus caminos actuales*, en: Revista de Buenos Aires, tº I, Bs. As., 1863, págs. 33-156-329 y 463.

Y Hernández concluía: "Hace muy cerca de un siglo que Villarino increpaba así su incuria a la autoridad y sociedad colonial. Hoy las cosas permanecen en su mismo estado, por lo que, aunque nos cause rubor, debemos aceptar la parte que nos alcanza en tal amarga reconversión. Desde entonces el silencio se ha prolongado cien años en los desiertos Patagónicos y en la región Andina. Dios sabe cuantos siglos va a durar todavía. En 1872, como en 1600 y como en 1700, las expediciones exploradoras se dirigen a nuestras vastas comarcas interiores, con la misma falta de datos topográficos, con las mismas dificultades, con los mismos inconvenientes y peligros con que luchaban los primeros tiempos del descubrimiento" (11).

Confirmando el presentimiento anotado, un historiador cuyano, luego de haber pasado casi otro siglo, decía en 1961: "Todavía se plantea la posibilidad del intercambio por el camino que lleva a Talca en Chile. Pero cada vez está más cerca la concreción de este anhelo, que los recursos y la economía de aquende y allende los Andes viene soñando desde los tiempos de la época hispánica". (12)

II

LOS PROYECTOS INTEROCEÁNICOS

Si hemos recordado las exploraciones de las rutas trasandinas del Sur de Mendoza, no ha sido por un prurito de mera erudición. Los caminos son las vías de la tierra y los lazos de unión entre los pueblos. La región cuyana, como la Castilla de Machado, no ha visto al mar pero corre hacia los mares. El interior mediterráneo argentino todo necesita de los puertos marítimos para prolongar la expansión natural de su economía. Unida Mendoza, a fines del siglo pasado por caminos a Buenos Aires, podía vincularse asimismo a Chile, conectando de esta manera el Atlántico con el Pacífico. Era, pues, el nexo terrestre de una vía marítima de singular importancia.

Si se advierte que recién en 1869 Fernando de Lesseps va a concluir su titánica labor con el canal de Suez y que los norteamericanos habilitarán el istmo de Panamá en 1914, se tendrá una idea de la magnitud de la vía proyectada. Todo el comercio del imperio británico con sus posesiones sobre

(11) HERNANDEZ, José, *El gaucho Martín Fierro*, contiene al final una interesante memoria sobre el camino trasandino, Bs. As., La Pampa, 1879, págs. 71/72.

(12) MARTINEZ, Pedro Santos, *op. cit.*

el Pacífico, tiene que realizarse por el peligrosísimo Cabo de Hornos o por Magallanes, e idéntica ruta tienen que seguir las personas y los productos de la Europa y América Atlántica para llegar a las costas de las tres Américas bañadas por el Pacífico. Se presenta a fines de la década del sesenta, una coyuntura histórica sin precedentes para la región cuyana.

El vínculo ya no es entonces el simple camino carretero que buscaran los españoles, sino la red del ferrocarril, gran instrumento que la civilización moderna está ofreciendo. Sus posibilidades se presentan como infinitas a los contemporáneos; pero así y todo no ignoran también sus limitaciones en lo que se refiere a los obstáculos de la naturaleza al camino de hierro, en especial, entre ellos, la altura.

El ferrocarril tiene que tenderse por la extensión más plana posible, no sólo para evitar los grandes costos de construcción sino principalmente para poder transportar con facilidad las mercancías.

Ante esta ineludible necesidad cobran actualidad las exploraciones realizadas en los siglos anteriores en el sur mendocino. Ya José Sourryere de Souillac al examinar los pasos del Planchón y de las Damas, había establecido que se trataba de rutas fáciles, de extensos valles, sin que haya encontrado ningún "cerrito de la magnitud de un grano de maíz, que pueda impedir el carruaje y cargas" (13). Así "el comercio del mar del Sur, decía, no tendría más necesidad de doblar el largo y peligroso Cabo de Hornos, sus transportes serán mucho más baratos, la Pampas se poblarán, y los indios hoy día tan valientes e insumisos, no tardarán en civilizarse y en venir a aumentar el número de estas nuevas ciudades" (14).

Claro que el optimismo del matemático francés que le sugería estas visiones futuristas probablemente le hacía disminuir la importancia de la altura real de la cordillera. Es cierto que se trataba de una abra o boquete en su estructura, pero ello no significaba que el camino no ascendiera. Gay, citando a Pissis, estimaba que se pasaba por la cumbre del Planchón a un nivel de 3.048 metros sobre el mar (15). Latzina, por su lado, recordando que "por este paso solían pasar los ranqueles a Chile las haciendas que habían robado en la campaña de Buenos Aires", estimaba que "el portezuelo, es decir, la parte culminante del paso, tiene unos 3.000 metros de altura" (16). Un

(13) HERNANDEZ, José, *op. cit.*, p. 76.

(14) GAY, Claudio, *Camino de las Cordilleras*, cap. VIII, en: *Revista Económica del Río de la Plata*, Periódico Semanal, Redactor D. José Vattri, Bs. As., año 1, Nº 25, p. 483.

(15) *Ibidem.*

(16) LATZINA, Francisco, *Diccionario Geográfico Argentino, con ampliaciones enciclopédicas rioplatenses*, Jacobo Peuser, Bs. As., p. 508.

cálculo moderno le adjudica 3.970 metros a dicha cumbre (17). De todas maneras, frente a los 4.200 metros de promedio del camino de Uspallata y las cumbres de 7.000 metros que lo franquean, las ventajas para el primero aparecen claras. Máxime, si como exponía Gay por los "grandes inconvenientes del camino de Mendoza por la cordillera del Aconcagua, en razón de sus rápidos declives, sus numerosos precipicios y la impetuosa corriente de sus ríos, se pensó varias veces en buscar otro que tuviese menos dificultades" (18).

Es cierto que aún siendo más difícil e intransitable el cruce por el Aconcagua, la presencia de un centro urbano como la ciudad de Mendoza, incitó a algunos escritores a buscar la comunicación primera entre ella y el litoral argentino; tal es el caso de Juan Llerena (19) y Marchais de Laberge (20). Asimismo, el presidente Urquiza había estimulado el tendido de otra vía trasandina al Norte de Cuyo. En 1855 se otorgó a José Buschental "una nueva concesión para contratar un ferrocarril desde la costa del Paraná hasta los límites con Chile", asociándosele en 1857 Guillermo Wheelwright sin que a pesar de las prórrogas que se les otorgaran llegaran a concretar el proyecto (21). Este ferrocarril que partiría de Caldera, en Chile, siguiendo por Pucquios, por el paso de San Francisco a Tinogasta y de allí a Buenos Aires, tendría un kilometraje total interoceánico de 1.775 Kms. (22).

Ante esas perspectivas, la ruta señalada del Planchón se presentaba como muy superior. Al respecto, dice Santiago Marín Vicuña: "unos de los portezuelos o pasos cordilleranos en que se ha tenido más expectativas, es el del Planchón, estudiado también por el ingeniero Dubois (1864) y siguiendo el cual se ha proyectado una línea que partiendo de Curicó y remontando el río Teno, pase la frontera para empalmar en San Rafael con el ferrocarril del Pacífico. Con lo cual tendríamos como kilometraje interoceánico:

En proyecto En explotación

Llico a Hualañé	48 kms.	—
Hualañé a Curicó	—	65 kms.

(17) LA ARGENTINA. SUMA DE GEOGRAFIA, cit., Tº III, p. 29.

(18) GAY, Claudio, op. cit., p. 463.

(19) LLERENA, Juan, Remedio contra la parálisis política, proyecto de ferrocarril en la provincia de Cuyo y el Paraná, Mendoza, 1852.

(20) MARCHAIS DE LABERGE, Albano, Informe sobre un camino carril más recto de Mendoza al Rosario, Paraná, "El Nacional Argentino", 1857.

(21) DIRECCION DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS, Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos, El Ateneo, Bs. As., 1946, págs. 46/47.

(22) MARIN VICUÑA, Santiago, Ferrocarriles Internacionales, en: Revista Chilena de Historia y Geografía, nº X, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1914, p. 229.

	<i>En proyecto</i>	<i>En explotación</i>
Curicó a línea divisoria	91 kms.	—
Línea divisoria a San Rafael	350 kms.	—
San Rafael a Buenos Aires	—	1.000 kms.
TOTAL :	489 kms.	1.065 kms.

lo que haría un total de 1.554 kms." (23).

Era tal la expectativa por la posibilidad de una línea internacional, que aún en 1893 —estando ya fracasada la idea originaria por la acción de intereses extraños— Juan José Castro, opinaba que "las obras que se llevan a cabo para la preparación del plano de la vía de ferrocarril Trasandino, que son las mayores hasta hoy emprendidas en la América Meridional y que están destinadas a franquear el paso a través de los Andes a una de las arterias que han de actuar principalmente en las comunicaciones rápidas de esta región de la América con el continente europeo, la Australia y la Nueva Zelandia...". Previendo la posterior comunicación entre Pernambuco y Buenos Aires afirmaba: "La imagen más poderosa no alcanza a abarcar la transformación en el destino comercial de estos países, una vez colocado en el interior de sus Estados que encierran los más variados productos de la fauna, de la flora y de la minería, en comunicación diaria, con los grandes centros de consumo del Universo. La línea de Valparaíso a Buenos Aires, va a servir directamente a los intereses del Pacífico y del Plata, pero la línea de Valparaíso a Buenos Aires y Pernambuco, verdadera línea interoceánica, servirá intereses más vastos, los de la mayor parte de los Estados de Sud América. Recorrerá 6.500 kilómetros por suelos feraces, poniendo en mutua comunicación a las 31.000.000 de almas que hoy habitan los países interesados en su construcción... En esas condiciones del movimiento con destino al Pacífico o viceversa, podría realizarse con toda regularidad, quedando evidenciado que no sólo esa arteria resuelve un problema económico de la mayor importancia para el transporte de pasajeros, sino que también lo soluciona ventajosamente para la conducción de las cargas de manufacturas de valor; con la ventaja par el comercio del Pacífico, que podrá disponer de sus mercaderías con una anticipación, por lo menos, de veinte días sobre el tiempo que emplea la comunicación por el estrecho de Magallanes; vía que quedará en el futuro relegada para las cargas de menos valor y que no necesiten aprovechar el tiempo que gana la comunicación por ferrocarril. Bajo todas las facetas que se mire a este portentoso proyecto,

(23) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., pág. 232.

se descubren sus proyecciones, destinadas a producir una verdadera revolución en las comunicaciones rápidas del mundo; señalan los rumbos de un nuevo derrotero, de comunicación universal, con más trascendencia que la apertura del Istmo de Panamá y que el canal de Suez. Superará al primero, en el tiempo más corto que invertirá para hacer comunicar a la Australia, la Nueva Zelandia y las costas de Chile y del Perú, con el continente Europeo; se sobrepondrá al segundo para la comunicación del Mediterráneo y del Atlántico en el continente europeo, por la mayor rapidez y comodidad en las comunicaciones; con iguales distancias a recorrer, la vía por el Plata salvará 6.500 kilómetros por ferrocarril, efectuando la mayor parte del viaje marítimo por climas templados, mientras que por la vía de Suez, se navegará las tres cuartas partes del tiempo por mares tropicales. Las líneas intercontinental e interoceánicas, destinadas a establecer vínculos de unión, de confraternidad e intercambio comercial entre todos los pueblos del Continente Americano y a aproximar a éste a todos los demás Continentes, constituirá la obra más útil y portentosa del final de este siglo y reflejarán glorias inmarcesibles sobre las naciones que inicien y lleven a cabo la realización de tan gran pensamiento" (24).

Tan magnífica concepción del problema —compartida por otros americanos tales como Guillermo Rawson y el portorriqueño Eugenio María de Hostos (25)— no pasó de ser una expresión de anhelos, porque si bien la obra iniciada sirvió "al Pacífico" no fue precisamente al océano...

¿Por qué se truncó tan excelente proyecto?

Un apasionado estudioso de los temas argentinos ha explicado que: "El almirante Fitz Roy, jefe del almirantazgo inglés, había dicho que las rutas férreas a través de América, "estaban llamadas a ser las rutas más cortas entre Europa y el nuevo imperio algo-sajón, que tan rápidamente progresa en el vasto continente de Australia". Pero a partir de 1887, Inglaterra adopta como ruta a las Indias y Australia la vía del canal de Suez, cuya internacionalización se pacta con sus constructores franceses, pero cuyo dominio práctico es ejercido por Inglaterra. Ni la política internacional inglesa, ni las conveniencias de la Empresa dictaban, pues, apuro a los trabajos, mientras no se cobraran las multas. Y las multas no se cobraron jamás" (26).

(24) CASTRO, Juan José, Estudio sobre los Ferrocarriles Sud-Americanos y las Grandes Líneas Internacionales, publicado bajo los auspicios del Ministerio de Fomento de la República O. del Uruguay y enviado a la Exposición Universal de Chicago, Montevideo, Imprenta a vapor de La Nación, 1893, págs. 144, 536, 555 y 556.

(25) HENRIQUEZ UREÑA, Pedro, Plenitud de América, Bs. As. Peña, Del Giudice, 1952, p. 139.

(26) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, Historia de los Ferrocarriles Argentinos, 2ª edic., Bs. As., Devouir, 1958, pág. 309.

García Pelayo que señala que "la apertura del Canal de Suez (1869) hace que Egipto pase de nuevo a primer plano de la atención de Gran Bretaña", interés cuyo proceso desemboca en 1882 con la ocupación de Egipto, también destaca que "la política exterior de Inglaterra ha estado motivada primeramente por problemas marítimos comerciales y después por problemas imperiales. Así, pues, desde el primer momento mar e Imperio han condicionado la política metropolitana", y ello a su vez sobre la base de la "la unidad del Imperio a través de la flota y de las comunicaciones" (27).

Si eso sucedía en el plano de la ruta interoceánica, algo similar ocurriría con el ferrocarril intercontinental. La voluntad de aislacionismo de la Argentina dentro del concierto de las naciones americanas, quedó de manifiesto en las posiciones sustentadas por sus delegados en las tres Conferencias Panamericanas. Si bien aceptó la creación de una Comisión del Ferrocarril Intercontinental en la primera conferencia de 1889, ya en 1890 los delegados argentinos se negaron a integrarla informando luego que tenían instrucciones de su gobierno de "no comprometer a la República Argentina en ningún gasto", por lo que "después de treinta y tres años de actividad, gradualmente disminuídas, la comisión desapareció sin haber cumplido su cometido de unir por ferrocarril a la Argentina con los Estados Unidos, tarea que aún hoy falta cumplir" (28). Este y otros motivos permiten afirmar al profesor norteamericano Thomas F. McGann que "nos parece razonable colegir que la Argentina estaba luchando contra el panamericanismo, aún antes de que existiera dicho panamericanismo" (29), radicando la causa de esa actitud en que "los argentinos se interesaron ante todo por su comercio europeo, luego por su comercio con los Estados Unidos y finalmente por la reciprocidad en el hemisferio" (30).

III

RAWSON REDESCUBRE EL PASO DEL PLANCHON PARA LOS FERROCARRILES ARGENTINOS

Sabido es que el principal ardid de la guerra de zapa planeada por el General San Martín con el objeto de desorientar a los españoles antes de su

(27) GARCIA PELAYO, M., El Imperio Británico, Madrid, Revista de Occidente, 1945, págs. 252, 27 y 33.

(28) MC GANN, Thomas F., Argentina, Estados Unidos y el Sistema interamericano, 1880-1914, Bs. As. Eudeba, 1960, p. 271.

(29) MC GANN, Thomas F., op. cit., p. 204.

(30) MC GANN, Thomas F., op. cit., p. 235.

cruce de la cordillera, fue el parlamento con los indígenas en las cercanías del fuerte San Carlos. "El General San Martín, fecundo en invenciones y ardidés de guerra, trató de hacer creer a Marcó, que efectuará el paso de la cordillera por el Planchón, que, por otra parte, era el único camino que presentaba probabilidades de poder efectuar el paso de artillerías y bagajes". (31).

Para tal fin convocó a los pehuenches solicitándoles permiso para pasar por sus tierras, vía el Planchón, a Chile. "Había previsto el diplomático criollo —dice Mitre— que los indios con su natural perfidia, o bien los caciques disidentes, denunciarían su simulado proyecto a Marcó, como en efecto sucedió, pero por si acaso no lo hacían él se apresuró a comunicárselo directamente..." (32). Marcó del Pont, por su lado "temía ser engañado —agrega en sus memorias el coronel Pueyrredón—, pero como coincidía este pedido con las incursiones hechas por Don Manuel Rodríguez en los departamentos de San Fernando y Talca, con más las facilidades que presenta el paso del Planchón, dividió sus fuerzas, que era el objeto que se proponía el General, y facilitó el triunfo de Chacabuco" (33). Este engaño consiguió mantenerlo el Gran Capitán hasta último momento, pues el coronel chileno Ramón Freire, que al frente su destacamento inició conjuntamente con las divisiones principales —éstas por el Aconcagua— el 1 de febrero de 1817 la travesía del macizo andino por el Planchón, debía hacer "crear al enemigo que esa era la vanguardia del ejército" (34).

Estos solos hechos nos están señalando la importancia del boquete del sur mendocino, cuya comodidad sacrificó San Martín en aras de la habilidad estratégica.

Luego de este momento histórico el paso fue olvidado sirviendo tan sólo para correrías de mataderos como los Pincheyras. A pesar de ello el 17 de junio de 1850 el Gobierno estableció en él una oficina del Resguardo para controlar el envío de animales a Chile (35).

Vienen después los viajes del capitán Cabrera, que relata José Hernández, y el del ingeniero Dubois desde Chile en 1864; poco después desde la

(31) Memorias inéditas del Coronel Manuel A. Pueyrredón. Historia de mi vida. Campaña del Ejército de los Andes. Prólogo y notas de Alfredo Villegas. Bs. As., Kmft, 1947, pág. 130.

(32) MITRE, Bartolomé. Historia de San Martín y de la Emancipación Sud-Americana, tomo I, Bs. As., La Nación, 1887, p. 509.

(33) MEMORIAS, etc., cit., págs. 131/132.

(34) ORNSTEIN, Leopoldo, La guerra terrestre y la acción continental de la revolución argentina. San Martín y la Independencia de Chile — Chacabuco, Cancha Rayada y Maipú: en, Academia Nacional de la Historia, Historia de la Nación Argentina, 2ª edic., vol. VI, 2ª sec. Bs. As., El Ateneo, 1948, cap. I, pág. 53.

(35) GAY, Claudio, op. cit., pág. 483.

Argentina se redescubre su alto valor como vía internacional de comunicaciones, y en función del ferrocarril.

"En las finalidades de agosto de 1857, al inaugurarse la construcción del ferrocarril de Buenos Aires al Oeste, se festejó tal acontecimiento con un gran banquete, al cual concurrió, entre otros, el distinguido ingeniero chileno don Santiago Arcos, en cuyo entusiasta brindis se pueden leer los siguientes conceptos: "Formulo votos porque los rieles que empiezan en esta plaza (P. Lavalle) se extiendan y continúen hasta ir a enlazar su último tramo con los que ya han salido a su encuentro desde Valparaíso...". Veinte años más tarde, en 1878 (sic: 1868) el Parlamento Argentino (sic: bonaerense) consignó la misma idea al otorgar la concesión del ferrocarril interno, de Buenos Aires hacia el Pacífico, a través de las extensas planicies de San Luis, expresando la necesidad de extender esa línea, a través de la cordillera (vía el Planchón) hasta unirla con el Ferrocarril Central de Chile, aprovechando para ello los estudios instrumentales practicados al efecto por los ingenieros Dubois y Rossetti..." Todo esto tomado de los datos que ofrece Santiago Marín Vicuña (36).

En realidad, la "Sociedad del Camino-ferrocarril al Oeste", empresa argentina creada el 25 de febrero de 1854, que el 17 de setiembre de 1866 había llegado con sus rieles hasta Chivilcoy, en cuyo lugar se había memorado: "Ferrocarril del Oeste a Chivilcoy, enteramente construido con recursos nacionales", era la que se disponía a la nueva hazaña. En señal de su intrépida decisión bautizó a una de sus locomotoras con el sugestivo nombre de "Voy a Chile".

"Cruzar toda la pampa —dice Raúl Scalabrini Ortiz—, trasponer la Cordillera, estrechase más íntimamente con el país hermano, era una aspiración tan honda que poco tardó en repercutir en las esferas oficiales" (37).

Efectivamente la provincia de Buenos Aires, ahora empresaria del ferrocarril; por "ley del 18 de noviembre de 1868, ordena, terminantemente, prolongar las vías del ferrocarril del Oeste hasta la misma Cordillera de los Andes, "buscando el paso de la Cordillera para ligar los océanos Atlántico y Pacífico", según dice el artículo primero. "El P. E. mandará practicar inmediatamente un estudio de la vía en línea recta" (Art. 2º). "El P. E. solicitará del Gobierno Nacional la cooperación conveniente a la realización de este pensamiento" (Art. 3º). Para financiar la obra se destinan con ese objeto"... desde ahora, inme-

(36) MARIN VICUÑA, Santiago, Los Hermanos Clark, Santiago de Chile, Establecimientos Gráficos "Baloells y Co.", 1929, págs. 150/151.

(37) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, op. cit., pág. 41.

diatamente, el producto de las ventas de tierras fuera de fronteras, bajo las condiciones que se determinarán por una ley especial" (Art. 4º), (38).

Casi simultáneamente a esta ley porteña, el Ministro del Interior del Presidente Mitre, doctor Guillermo Rawson, escribía al diputado nacional don Pedro Agote, una carta que titulaba "La atracción de los Andes", y que el destinatario leyó en el Congreso de la Nación.

Decía en ella, entre otros conceptos: "Por lo demás, el ferrocarril del Oeste debe ser prolongado indefinidamente en la dirección de la cordillera, hasta el Paso del Planchón y extenderse después por el otro lado de los Andes, para poner en comunicación ambos Océanos. Esta la grande obra que no debe perderse de vista y que tendrá que ejecutarse fatalmente antes de muchos años".

"Para la República Argentina este proyecto grandioso representa la población de 4.000 leguas de desierto y la formación de ciudades y provincias cuyos nombres están todavía por inventarse y que, como los Estados de Illinois, Indiana, Michigan y Yowa en el Oeste de los Estados Unidos, han de mostrar una riqueza inmensa y afianzar como aquéllos, la democracia americana".

"Para las repúblicas del Pacífico, el ferrocarril trasandino establecería los vínculos más sólidos de sus relaciones de amistad y mutua conveniencia con esta sección de América, y les abriría además un camino breve para sus comunicaciones con Europa".

"Para el comercio universal, para el engrandecimiento de esos mundos nuevos que se levantan en los mares del Sur con los nombres de Australia, Nueva Zelandia, etc., este ferrocarril interoceánico ha de ser sin disputa el camino más eficaz para su desarrollo gigantesco, mil veces preferible a todas las vías existentes, a la vuelta del Cabo, al Istmo de Panamá, al Canal de Suez, y aún al atrevido Ferrocarril Central de los Estados Unidos, que partiendo de las costas del Atlántico y corriendo una distancia de más de tres mil millas, vendrá a parar en San Francisco de California a fines de 1868".

"Cuando nosotros tengamos construídas las doscientas leguas escasas que nos separan de Curicó, una revolución inmensa se habrá operado en los rumbos comerciales del mundo".

"Entonces ha de ser preciso ensanchar los caminos y las calles de Buenos Aires, para que tengan cabida las masas de seres humanos formadas de todas las razas y cargadas con la variedad infinita de riquezas que buscarán cómodamente su mercado, dejando a su paso entre nosotros su rastro de oro y de luz que señala la civilización del siglo en sus más espléndidas manifestaciones".

(38) Ibidem.

"Si las previsiones de mi razón y de mi deseo no me son infieles, todo esto tiene que suceder antes de veinte años..." (39).

Este elocuente y entusiasta discurso ha sido juzgado de manera muy distinta según las partes. Una publicación hecha por las empresas inglesas en la Argentina, al transcribir parte de la carta de Rawson, estima que si bien "la iniciativa oficial se orientaba por entonces hacia la transformación del Ferrocarril Oeste en trasandino... esta concepción impaciente debía quedar para ser realizada varias décadas más tarde, mientras se cumplía el esfuerzo primordial de vincular a las distintas zonas productoras de nuestro territorio" (40).

Scalabrini Ortiz en cambio, al aludir a la ley y al discurso, sostiene que: "Una noble idea lo apuntalaba. Era un saludable arrebatado, un contagioso brío de juventud que ojalá el país hubiera conservado como un preciado don. Con grandes ideales por espejismo acicateador se realizan muchas veces cosas útiles, inmediatas e imprescindibles... Casi dos generaciones transcurrirían hasta que ese hecho soñado por Rawson tuviera realidad. Rawson expresaba la optimista voluntad de acción que por esos años todavía animaba a los argentinos... Rawson no sabía, y no podía saber, que los ingleses no admitían progreso alguno, mientras las riendas de ese progreso no estuvieran en sus manos..." (41). Honorio Roigt por su lado piensa que "hablar de nuevo del trasandino de Rawson, más de 80 años después que aquel gran hombre público lo enunció, puede parecer pura fantasía. Lo menos que de todos modos se puede agüir en repuesta es que el andar del tiempo ha venido a demostrar que la visión del estadista fue más acertada que la de los hombres de empresa que construyeron el trasandino de Uspallata" (42).

IV

QUIEN FUE Y QUE HIZO EMILIO ROSSETTI

El artículo segundo de la ley porteña del 18 de noviembre de 1968 —ya transcrita— ordenaba practicar un estudio de la vía en línea recta hasta Chile, buscando el paso mejor. Y Rawson inmediatamente había indicado cual era ese paso.

(39) CASTRO, Juan José, op. cit., págs. 534/535, y MARTIN VICUNA, Santiago, Los Hermanos Clark, cit., pág. 152.

(40) DIRECCION DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS, Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos, Bs. As., El Ateneo, 1946, pág. 51.

(41) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, op. cit., págs. 41, 42 y 304.

(42) ROIGT, Honorio, Presente y Futuro de los Ferrocarriles Argentinos, Bs. As., Librería Hachette, 1956, pág. 114.

Aceptando implícitamente esa opinión, el Gobernador de la provincia de Buenos Aires, don Emilio Castro, firma el siguiente decreto:

“Buenos Aires, febrero 1 de 1869.

“Siendo necesario para dar cumplimiento a la ley del 18 de noviembre del año ppdo. que prescribe al P. E. la obligación de mandar ejecutar el estudio científico de la línea que parte de Chivilcoy en dirección al Planchón, con el objeto de establecer la comunicación interoceánica nombrar la comisión que ha de practicar aquel estudio en la extensión requerida, para tener conocimiento exacto de su costo y de su dirección más conveniente, para realizar aquel designio, el Gobierno ha acordado y decreta:

Art. 1º — Una comisión especial procederá inmediatamente a participar los estudios necesarios para la prolongación del Ferrocarril del Oeste en línea recta al Planchón, de acuerdo a las instrucciones que se darán por separado.

Art. 2º — La dirección señalada por el artículo anterior no excluye el estudio de otro boquete de la Cordillera que ofrezca pasaje más cómodo que el del Planchón, ni tampoco el de otra dirección que pueda ser más favorable que la recta, por consideraciones comerciales y económicas.

Art. 3º — La comisión que se establece por el artículo 1º se compondrá de un ingeniero jefe de la expedición, un segundo, uno de minas, un naturalista, un médico, un secretario, un contador encargado de la provisión, cinco ayudantes y veinte peones.

Art. 4º — La remuneración que se ha de señalar a los miembros que componen la Comisión, se determinará oportunamente.

Art. 5º — Comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

CASTRO - Pedro Agote” (43).

Sin dilaciones, el Ministro de Hacienda de la Provincia que refrendaba el decreto, D. Pedro Agote, nombró como ingeniero jefe de la expedición a Don Emilio Rossetti, y como su secretario y colaborador al agrimensur nacional D. Enrique Peña.

¿Quién era Emilio Rossetti?

Era un notabilísimo ingeniero italiano nacido en Milán en el año 1839, licenciado en la Facultad de Matemáticas de la Universidad de Turín, laureado en la Escuela de Aplicación para los ingenieros de esa ciudad, y que,

(43) “El Constitucional”, Mendoza, 27 de febrero de 1869.

contando con 26 años de edad fue contratado por el profesor Paolo Mantegazza por encargo del rector de la Universidad de Buenos Aires, Juan María Gutiérrez, para dictar clases en el Departamento de Ciencias Exactas de esta última casa de estudios, en el año 1865. La disciplina a su cargo fue la de “Matemáticas Aplicadas” en cuatro años, cátedra en la que se mantuvo hasta su jubilación en el año 1885. Fue el profesor, dentro de una pléyade de ilustres científicos italianos: Strobel, Speluzzi, etc., más querido y que mejores recuerdos dejó entre sus alumnos. Precisamente fueron sus discípulos aquellos doce primeros ingenieros que egresados en 1870 se los conoció como “los doce apóstoles de la ingeniería argentina”. Por tales méritos se le otorgó a Rossetti el diploma de ingeniero civil argentino “honoris causa”, y socio “honorario” del Centro Nacional de Ingenieros”. Fue uno de los creadores de la Sociedad Científica Argentina junto con Estanislao S. Zeballos y colaboró casi hasta su muerte en la revista “La Ingeniería” con trabajos que prueban su talento y capacidad técnica. A más dictó cátedras de arquitectura, de ferrocarriles y carreteras, de resistencia de materiales, física superior, mecanismos, geodesia, construcción general y la de geografía descriptiva; concluyendo además el primer trabajo práctico acerca de las condiciones físicas de las maderas argentinas. Entre sus obras ingenieriles se cuenta la remodelación de la estación ferroviaria de la ciudad de La Plata. Al jubilarse, en 1886 fue designado cónsul en Italia, visitando nuevamente la Argentina en 1907, para morir a su regreso a Milán el 30 de enero de 1908. La muerte del querido maestro conmovió a sus discípulos sobrevivientes, Santiago Brian, Guillermo White, Guillermo Villanueva, Luis A. Huergo, Carlos Oliveira y Adolfo Butner, quienes se trasladaron a Italia para colocar sobre su tumba una hermosa y artística corona de bronce. La memoria de Rossetti también la ha perpetuado la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires, dando su nombre al premio que recibe anualmente el mejor diplomado en ingeniería civil (44).

(44) SERGI, Jorge, Historia de los Italianos en la Argentina, Bs. As., Editora Italo-Argentina, 1940, págs. 328/329; SANTILLAN, Diego A. de, Gran Enciclopedia Argentina, 1º VII. R-S., Ediar, pág. 263; LONGHINI, Pedro, Una fecha memorable para la ingeniería argentina, en: La Prensa, Sección Ilustrada de los domingos, 21 de marzo de 1965; BABINI, José, Historia de la Ciencia Argentina, México-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1949, págs. 72 y 116; y: Las Ciencias en la Historia de la Cultura Argentina, Bs. As., Estrada, 1951, págs. 106 y 113; DASSEN, Claro Cornelio, Las matemáticas en la Argentina, en: Evolución de las Ciencias en la República Argentina, Bs. As., Sociedad Científica Argentina, 1924; BESIO MORENO, Nicolás, Sinopsis histórica de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Buenos Aires y de la enseñanza de las matemáticas y la física en la Argentina, Bs. As., 1915; y: Sociedad Científica Argentina. Fundada en 1872. Reseña histórica, en: Archaion, vol. XXV, Santa Fe, 1943, pág. 172.

¿Qué hizo el ingeniero Rosetti al frente de la Comisión del Ferrocarril del Oeste?

Al pronto, y siguiendo el ritmo acelerado del proyecto inicial se trasladó a Mendoza y estudió, con asesoramiento de técnicos locales, los principales pasos y boquetes de la Cordillera. Toma conocimiento de una presentación hecha por Burmeister al gobierno de la provincia de Buenos Aires "indicándole que el paso más cómodo es el de Villarrica, bajo el grado 33 de latitud austral. Según relación de los viajeros, entre éstos Azara, por que se puede pasar por ese punto aún en carros tirados por bestias, habiéndolo atravesado los españoles a fines del siglo pasado, yendo de Buenos Aires a Valdivia" (45). Pero Rosetti, que va a estudiar personalmente y sobre el terreno las fracturas o abras de la montaña, y teniendo presente además los factores económicos-comerciales que le marcaban sus atribuciones legales, se decidirá al fin por el paso del Planchón. Como corresponde a su alta condición científica, no se expedirá por simples opiniones, sino que elaborará todo un trabajo sobre "la travesía de los Andes". Y sobre esta base fundará la Memoria dirigida al Ministro Agote en 1870 y firmada por él y Enrique Peña. Por separado publicará su obra básica: "*Ferrovía Trasandina: Relazione sulla praticabilità di una strada ferrata attraverso le Ande nella direzione del paso chiamato del Planchón, nel Sud de la provincia di Mendoza. Buenos Aires 1870*".

Como resumen de dicho trabajo se puede citar lo siguiente: "El proyecto del ingeniero Rosetti..., constituía una feliz solución del problema sumamente arduo del cruce de una cordillera por un ferrocarril. El paso que él elegía era el del Planchón, uno de los que sirvieron al general San Martín al invadir a Chile. El trazado obedecía a todas las reglas técnicas a que deben satisfacer estos trabajos: el ferrocarril se dirigía de Buenos Aires a Chivilcoy, cruzaba la Pampa, costeando el río Colorado, seguía el cruce del Valenzuela, cruzaba la cordillera en el Planchón y terminaba en Chile en las minas de cobre y plomo argentífero situadas en la confluencia del Vergara y el Tenó. De esta manera quedaban eliminados considerables movimientos de tierra y muchas obras de arte, consiguiéndose notable economía. La longitud del ferrocarril era de 1.600 kilómetros; costaba 42 millones de pesos oro, y los trabajos durarían 4 años para la parte correspondiente a la Pampa y 4 para la

cordillera" (46). Este "relato de valioso contenido fue juzgado muy favorablemente por la crítica" (47).

Pero más importante que cualquier juicio crítico de los contemporáneos acerca del valor del proyecto de Rosetti es la propuesta de la firma principal prestamista inglés, Baring Brothers, al gobierno de Buenos Aires. Este documento dice así:

"Propuesta para la construcción de un Ferro-Carril Trasandino. Bases. El estudio de la línea.

Artículo 1º — Los contratistas se obligan ellos mismos, sujetos al cumplimiento de las obligaciones que imponga el gobierno, a hacer dos estudios de una línea de ferro-carril, uno para una vía de cinco pies, seis pulgadas de ancho entre los railes (guage), y el otro para una línea de tres pies, seis pulgadas de ancho que arrancando de... cruzará las provincias superiores de la República ya travezará los Andes por el paso del Planchón u otro que previamente se determine, con el objeto de unirse a una línea de ferro-carril en la República de Chile en el lado occidental de los Andes...

Construcción del camino

Artículo 1º — Los contratistas se obligan ellos mismos a construir un ferro-carril por la ruta que los estudios indiquen y que previamente haya recibido la aprobación de las autoridades competentes, por cuenta del gobierno provincial o del gobierno de la Nación, o por cuenta de una compañía particular que los contratistas representen.

Art. 2º — ... en el primer caso se hará con fondos públicos recibidos al 80%.

Art. 3º — Si el gobierno resuelve construir la línea por cuenta de una compañía particular, los contratistas o la compañía que ellos representen, recibirán una garantía del 7p. oro sobre el costo de construcción, y cuyo costo se fijará por acuerdo entre las partes, y según los presupuestos de los ingenieros que hayan hecho los estudios. Además de la garantía los contratistas o la compañía que ellos representen recibirán en donación una legua cuadrada de tierra a cada lado del camino" (48).

(46) URIEN, Carlos M. y COLOMBO, Ezio, La República Argentina en 1910. Estudio Histórico, Físico, Político, Social y Económico publicado bajo los auspicios de la H. Comisión del Centenario de la Independencia Argentina y de la Junta de Historia y Numismática Americana, tº II, Bs. As., Maucci Hnos., 1910, pág. 361.

(47) PICCIRILLI, Ricardo; ROMAY, Francisco L., y, GIANELLO, Leoncio, Diccionario Histórico Argentino, Bs. As., Ediciones Históricas Argentinas, Tº VI., Q-Z, pág. 258.

(48) REVISTA ECONOMICA DEL RIO DE LA PLATA, Periódico Semanal, Redactor D. José Vattri, Año 1, 11 de diciembre de 1870, Nº 19, págs. 350/351.

(45) "Ferro-Carril al Pacífico", en: "El Constitucional", Mendoza, 27 de febrero de 1860.

Los gobernantes de la provincia de Buenos Aires afortunadamente no se dejaron seducir por este canto de sirena del solícito prestamista. La "carta de intención" fue desechada y por una vez se resistió a lo que Mc Gann denomina "la vaca sagrada del crédito inglés" (49). Es que al parecer, la provincia confiaba sinceramente en ese momento en la ayuda de la Nación y en la pujanza de su ferrocarril. De ese ferrocarril —que según el Gobernador D'Amico— "era el chiche, la gloria, el cariño de los porteños... al que amaban como se ama la bandera... porque era el esfuerzo del argentino; construida (la vía) por ingenieros argentinos; por brazos argentinos; administrada por argentinos; porque en la línea no se hablaba inglés; porque su tarifa era la más baja de todas; porque tenía una escuela práctica de mecánica para hijos del país; porque sus líneas eran la escuela práctica de sus jóvenes ingenieros; y sobre todo, porque era la administración modelo de todo ferrocarril de la República" (50).

Mientras tanto la colaboración del Estado Nacional se hacía esperar —y en última instancia se denegaría—, la provincia de Mendoza, ayudaba al proyecto dentro de sus reducidas posibilidades. El 17 de enero de 1873 "el Poder Ejecutivo aprueba la rendición de cuentas de los gastos efectuados por la comisión de ingenieros que se había trasladado al paso del Planchón, para estudiar el trazado del Ferrocarril Trasandino" (51).

Buenos Aires por su lado recepta la labor de Rosetti, aprobándola oficialmente. En ese sentido obra el siguiente decreto:

"Buenos Aires, setiembre 14 de 1871.

Artículo 1º — Los estudios de la prolongación del Ferro-Carril del Oeste el paso de la Cordillera, seguirán la línea aconsejada por el Consejo Consultivo de dicho Ferro-Carril, en su informe de agosto 28 del corriente año, quedando así modificada la posición del artículo segundo de la Ley de 18 de noviembre de 1868.

Alejo B. González - Alberto Mon

Publíquese. Castro - Pedro Agote" (52).

(49) MC GANN, Thomas F., op. cit., pág. 71.

(50) D'AMICO, Carlos, Buenos Aires, sus hombres, su política (1860-1890), 2ª edición, Bs. As., Americana, 1952, págs. 256/257.

(51) FUNES, Lucio, Gobernadores de Mendoza (La Oligarquía), Primera Parte, Mendoza, Best Hnos., 1942, págs. 198/199.

(52) LEYES Y DECRETOS PROMULGADOS EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES DESDE 1810 a 1876. Recopilados y concordados por el Dr. Aurelio Prado y Rojas. tº VIII, Bs. As., El Mercurio, 1879, págs. 53/54, nº 2366.

Los estudios preliminares concluyeron en 1872, "la línea internacional partía de Bragado y se dividía en tres secciones de características diferentes:

La 1ª de Bragado a San Rafael de	769 kms.
La 2ª de San Rafael al Planchón de	193 „
La 3ª de el Planchón a Curicó (en Chile), de	95 „

Total de	1.057 „ (53).

Así entramos en el año de 1872, clave para nuestro proceso, porque en su transcurso se va a producir el gran cambio. Entonces "la unión internacional ferroviaria patrocinada por el Dr. Rawson y que debía aprovechar el Portezuelo de el Planchón y los estudios de los ingenieros Dubois y Rosetti, vino a realizarse (?) por un paso ubicado más al Norte, por Uspallata, elegido expresamente por los hermanos Clark durante los estudios cordilleranos que hubieron ellos de efectuar en la construcción del Telégrafo Trasandino... Cuando estos contratistas hicieron pública esta preferencia se dijo que eso era una inconveniencia, dada la altura y ubicación de ese portezuelo, a lo que ellos replicaron que los que tales cosas decían, expresaban cargos injustos, ya que sus propósitos no eran preferir el paso más fácil, sino el más central y conveniente a sus concepciones, aunque el atravesio hubiere de hacerse a costa de mayores dificultades y gastos que en otras partes" (54).

Ya nos ocuparemos de los hermanos Clark; pero por ahora baste saber, por boca de su apologista, que ellos fueron los responsables visibles del abandono expreso de la mejor ruta, la imaginada por Rawson y la proyectada por Rosetti, la del Planchón.

La causa verdadera de esta decisión, sí podemos adelantarla con Scalabrini Ortiz: "sinteticemos la situación ferroviaria creada en torno a la línea a Chile. El Ferrocarril del Oeste ha estudiado ya una línea trasandina, prolongación de su línea troncal. Sus ingenieros han optado por el Paso del Planchón y tienen ya totalmente terminados los estudios. La provincia ha solicitado la cooperación del gobierno nacional para esa empresa. Por otra parte, los estudios para llevar los rieles del Ferrocarril Andino de Villa Mercedes a Mendoza y San Juan, están, asimismo, terminados. El Gobierno Nacional puede acometer cualquiera de las dos acciones, pues tiene fondos disponibles. Pero el Gobierno Nacional decide otorgar a empresas particulares la construcción de varias líneas que van a competir con el Oeste y a impedir el desarrollo de los planes

(53) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, op. cit., pág. 46.

(54) MARIN VICUÑA, Santiago, Los Hermanos Clark, cit., p. 155.

del Oeste y del Andino. La ley 583 del 5 de Noviembre de 1872, ordena al P. E. contratar con empresas particulares la construcción de cinco líneas férreas. La primera arranca de Buenos Aires, pasa por Mercedes, San Luis, Mendoza y llega hasta San Juan. Los caminos del Ferrocarril del Oeste y del Andino quedaban cerrados. La segunda línea que se autoriza es el Trasandino... Estas cinco líneas no eran sino la pantalla de la primera que venía a sofocar dos tentativas ferroviarias genuinamente argentinas" (55).

Y así Emilio Rosetti y su obra pasaron al olvido.

V

LA CONCESIÓN CLARK

En el año 1874 los hermanos Mateo y Juan Clark obtienen un éxito señalado dentro de su ambicioso plan: el 26 de enero el Presidente Sarmiento aprueba el contrato celebrado por Juan Clark y el Ministerio del Interior para la construcción y explotación de las dos primeras líneas férreas de la ley de concesión del 5 de noviembre de 1872, es decir, la de Buenos Aires a San Juan y la de Mendoza a Chile; en agosto, de la Legislatura mendocina, la donación de tierras para la construcción del ferrocarril trasandino, y el 13 de noviembre del Congreso Chileno, la concesión a Clark Hnos. del Ferrocarril Trasandino por Juncal hasta Mendoza.

Los hermanos Clark si bien habían nacido en Valparaíso, vivieron parte de su vida en Londres y sus hijos se nacionalizaron y radicaron en Inglaterra o en sus colonias (56), motivos éstos que deben haber influido para que los legisladores chilenos, en un Informe presentado al Congreso en 1869 con respecto a la solicitud de aquéllos para instalar el Telégrafo de Buenos Aires a Santiago, los consideraran "empresarios extranjeros" (57).

Obtenidas las concesiones, viajó a Londres Juan Clark, con el objeto de obtener de prestamistas ingleses el dinero de que ellos carecían. "Pero tanto los términos de la Ley argentina del 5 de noviembre de 1872, como los de la chilena, del 13 de noviembre de 1874, no satisficieron a los banqueros y capitalistas de Londres, llamados a financiar las obras proyectadas por ellos, o sean las del ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza y a la frontera chilena y el que partiendo de esa frontera, debiera empalmar con los ferrocarriles de

(55) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, op. cit., págs. 269/270.

(56) MARIN VICUÑA, Santiago, Los Hermanos Clark, cit., págs. 47, 51, 205, 351.

(57) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., p. 62.

Chile; inconvenientes que los hermanos Clark se apresuraron a poner en conocimiento de ambos Gobiernos, solicitando de ellos en 1875, que fuera modificada la forma de la garantía, como asimismo la cuantía del capital" (58). "Allá por los últimos días de abril de 1876... se celebró en Valparaíso, por determinadas personas, una reunión y en ella se convino que el señor Clark (Mateo), se trasladara sin pérdida de tiempo a Buenos Aires, a fin de obtener del Gobierno Argentino una serie de modificaciones a la primitiva ley de cesión dictada en pro de esa obra y que los financistas de Londres exigían perentoriamente a su hermano Juan, como condición indispensable y previa para otorgar los créditos y fondos requeridos por tan magna empresa". (59) En Buenos Aires, Mateo Clark "tras una ardua y sostenida campaña de prensa y opinión pública, logró ampliamente su cometido, consiguiendo que el Congreso y el Gobierno argentino aceptaran absolutamente todas las exigencias formuladas por los capitalistas ingleses, como indispensables para prestar ayuda financiera a la proyectada construcción del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico". (60) De esas exigencias "la más importante era la de establecer que la garantía otorgada para la construcción fuera absolutamente independiente del resultado de la explotación de la línea". (61) Esas gestiones se tradujeron como queda dicho en la Ley N° 868 del 18 de setiembre de 1877 y en los nuevos contratos del 19 de mayo y 3 de setiembre de 1877. "En cuanto a la construcción del primer tramo, de 110 Kms. que media entre Buenos Aires y Mercedes, fue entregado... por los Señores Clark, a una Compañía filial, organizada por ellos mismos, la que posteriormente traspasó todos sus trabajos, una vez terminados, a la Compañía del Ferrocarril del Pacífico", debido a los "abusos del Directorio del Sindicato Financiero de Londres... y a los manejos indecorosos del Directorio del Ferrocarril del Pacífico", según se lo manifestara a su biógrafo don Mateo Clark. (62).

No es el tema de este trabajo analizar la historia del ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza —realizado por el Estado Argentino y vendido por Juárez Celman a la empresa inglesa del Gran Oeste— del que ya nos hemos ocupado en otra oportunidad. (63) Lo que por ahora nos interesa saber, es que "el 12 de abril de 1885, llegó la primera locomotora a la Ciudad de San Juan, término

(58) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., págs. 111/112.

(59) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., p. 26.

(60) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., p. 32.

(61) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., p. 121.

(62) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., págs. 127 y 129.

(63) DIAZ ARAUJO, Enrique, Mendoza y el Ferrocarril (1890), en public. por Cuadernos del Instituto, Inst. de Est. Pol. de la Escuela Superior de Estudios Políticos y Sociales de la Universidad Nacional de Cuyo.

del ferrocarril Andino, quedando así ligadas las tres Provincias de Cuyo, con el litoral de la República". (64)

Volviendo pues al Trasandino, digamos que "Clark y Cía." —ya que así operará en adelante— hace practicar varios estudios de los pasos de la cordillera desde 1873 a 1875, en especial, los de Navarro, de los Patos y de Uspallata, decidiéndose por este último que es el que pasa por la Cumbre. (65)

Los trabajos de la construcción se inician desde Mendoza el 1º de enero de 1887 y desde Santa Rosa de los Andes en 1889. Pronto surgirán graves dificultades por ambos lados. A los problemas financieros que se plantearán por desavenencia entre los Clark, Murrieta y Cía., de Londres, y la Casa Morgan, cuyo delegado Mr. F. W. Lawrence, indispuso al personal con los primeros, se sumaron los de orden técnico, ya que los ingenieros sostenían la necesidad de amplios y largos túneles en la roca y el uso de la cremallera.

En Mendoza, la Compañía obtendrá del Gobierno concesiones que en un principio se ubican equivocadamente en el Sur. En efecto, el 1º de agosto de 1874, el Gobernador Francisco Civit, eleva a la Legislatura un proyecto de ley de concesión de tierras públicas adjunto a una presentación de Juan E. Clark. En esta última, entre otros conceptos, se dice: "la circunstancia de haberse acordado concesiones liberales de tierras a empresas de menor magnitud e importancia que esta vía interoceánica, hacen necesario asegurar para ella, iguales o mayores privilegios, que la pongan a cubierto de toda objeción de Inglaterra... Si se tiene presente además, que al mismo tiempo que de la República Argentina, llegan a Londres proyectos de ferro-carriles de distintas partes del mundo, con garantías y otras concesiones importantes... se verá la necesidad de mayores seguridades... Cuando en 1868 se inició el proyecto de ferro-carril trasandino por el Planchón, la H. Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, que patrocinó calurosamente esta vía, y que poseía en propiedad extensos campos hábiles para el cultivo, presentó un proyecto de ley cuyo art. 3º era textualmente como sigue: "En todo el trayecto que recorra dentro de los límites de la Provincia, por terrenos del Estado, se asignará como pertenencia en propiedad del ferro-carril, un área de dos leguas a cada costado... En mérito de lo espuesto vengo a solicitar a V. E.: 1º Cesión gratis de los terrenos necesarios para la construcción de la vía, en un ancho de treinta metros en toda su extensión que recorra dentro de los límites de

(64) Memoria del Ferro-Carril Andino — Por los años 1884 y 1885, Bs. As., Imprenta Martín Biedma, 1886, p. 53.

(65) Solicitud de Juan E. Clark al Gobierno Nacional pidiendo modificaciones al contrato para la construcción de Ferro-Carril de Villa Mercedes a San Juan y Mendoza, Bs. As., Imprenta 9 de Julio, 1875, p. 31.

la Provincia, como también los terrenos necesarios para estaciones, bodegas, galpones de dentro y fuera de las poblaciones y en las dimensiones indicadas en los planes levantados por el Señor Elía". En los otros artículos pedía: uso de bosques (2º), derecho a construir doble vía paralela (3º), cesión gratis de terrenos de pastoreo o de cultivo, 2 leguas a cada lado de la vía o en los lugares más próximos (4º), y suscripción por la Provincia de bonos especiales del 8% de interés y de 2% de amortización que la empresa recibirá al 90% en los mismos plazos que los demás accionistas" (5º)". (66)

El Ministro de Gobierno de la Provincia suscribía dos proyectos concretando positivamente la solicitud de Clark, por los que se le darían: 1) 200 leguas superficiales de cinco mil metros cada legua, de los terrenos de propiedad Fiscal situados en la margen derecha del río Colorado desde la confluencia de los ríos Grande y Barrancas al Este, y 2) emitir 200.000 pesos fuertes en fondos públicos del 8% al 2% de amortización acumulativa, en pago de acciones y a la par". (67)

Por último la comisión de Legislación y Hacienda de la Cámara de Representantes, integrada por Nicolás Godoy, H. Leiva, A. Rodríguez, M. Aberastain y José R. Ponce, introdujo modificaciones sustanciales a los proyectos, aceptando como única ventaja la donación de 300 leguas pero "a la Empresa del Ferro-carril de Buenos Aires a Mendoza" (68), con lo que en definitiva el Trasandino no recibió nada en ese momento.

Durante la construcción de la parte argentina hubo algunos conflictos entre los constructores y el personal, denunciando los obreros la presencia de la policía mendocina en los hechos. (69)

De todas maneras la obra se inicia, por "la nueva empresa del Ferrocarril Trasandino, organizada en Londres. El tramo de Mendoza a Uspallata se habilitó en 1891 y el de Uspallata a Río Blanco en 1892 (en 1893 hasta Punta de Vacas). Sobrevino después una paralización de varios años en las obras debido a las deficiencias del contrato, a las inundaciones y a los inconvenientes del terreno". (70)

(66) REGISTRO OFICIAL DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, que comprende los años 1873 y 1874, Bs. As., Imprenta Coni, 1875, págs. 449 a 452.

(67) REGISTRO OFICIAL DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, cit., pág. 452.

(68) REGISTRO OFICIAL DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, cit., pág. 545.

(69) ARCHIVO HISTORICO DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, Legajo 75 Independiente, Carpeta 75, documentos Nros. 64, 87, 88 y 96.

(70) DIRECCION DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS, op. cit., págs. 124 y 149.

Por el lado chileno la suerte no es mejor. "Los Hermanos Clark iniciaron los trabajos de construcción el 5 de abril de 1889 y los suspendieron a principios de 1893, dejando terminados 27 kms. de vía. Faltos de capital para continuar las obras, consiguieron organizar en Londres una Sociedad llamada "The Trasandino Construction Company Limited", con un capital de £ 300.000, sociedad que prosiguió los trabajos desde el Salto del Soldado hasta Río Blanco". (71) En la versión del penegirista de los Clark las cosas habrían sucedido de la siguiente manera: "Tomaron entonces interés en la empresa de los señores Clark dos firmas poderosas: El Banco Londres, Méjico y Sud-Americano y la reputada Casa de Pearson and Son, contratistas de mucha importancia comercial en Inglaterra... Ambas entidades expresaron al señor Clark que ellas cubrirían hasta el 75% del capital necesario a la obra por ejecutar, siempre que otras firmas de importancia tomaran el saldo. En esas condiciones don Miguel Grace ofreció suscribir ese saldo, poniendo como única condición que se diera a la Casa comercial de su nombre la representación en Chile del negocio, lo que don Mateo se apresuró a aceptar, que la nueva firma anunciara públicamente en Chile "que los Clark, los primitivos dueños y concesionarios, trabajaban en Sociedad con los nuevos contratistas". (72) Sin embargo ya con fecha 15 de febrero de 1888 se publica en el Boletín Oficial de Chile el "Memorandum de asociación de la Compañía del ferrocarril trasandino Clark y decreto que autoriza a don Alberto Riofrío para que le sirva de agente en Chile" y cuyo contenido esencial es: "1.— El título de la compañía es "Clark's Trasandine Railway Company, Limited". 2.— El domicilio legal de la compañía estará fijado en Inglaterra. 3.— Los objetos para los cuales se ha formado la compañía, son: a) Para comprar o adquirir de Juan Eduardo Clark, o de Mateo Clark, o de cualquiera otra persona, el derecho de construir y explotar" el ferrocarril trasandino. Los accionistas que firman con expresión de accionistas y domicilio son: Emanuel Maguire, Ottiwell Charles Waterfield, General Alexander Fraser, William Wilson, Charles Austin Prevost y Frederick Harvey Rapley". (73).

(71) HUIDORO DIAZ, Carlos. Nuestros Ferrocarriles, Monografías, Ministerio de Fomento, Departamento de Ferrocarriles, Inspección Superior, Santiago de Chile, 1939, pág. 111.

(72) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., págs. 198/199.

(73) Boletín de Leyes y Decretos Sobre Ferrocarriles Dictados por la República de Chile desde 1848 hasta 1890 y recopilados por Emilio JOFRE, Tº II, Santiago de Chile, Imprenta Santiago, 1891, págs. 254 y 257.

Esto prueba que casi desde un principio las empresas constructoras de ambos trasandinos estaban integradas por capitalistas ingleses, y es sabido que hacia 1880 empezó a funcionar en la River Plate House de Londres el pool ferroviario con una política definida (74). Téngase presente que los Clark, que el 4 de noviembre de 1886 habían obtenido la concesión para la construcción de la línea Monte Caseros - Corrientes, en 1888 la transfieren a la compañía británica del "Ferrocarril Nordeste Argentino" (75).

Quizás por ello el proyecto se demoró en su realización hasta 1910. "Fácil es deducir —dice el escritor chileno Enrique Moresco— que las empresas privadas no tuvieron nunca verdadero interés por la construcción de las líneas, debido a que ellas no habían de procurarles un provecho inmediato. Las concesiones eran solicitadas más bien para evitar la concurrencia de otros interesados. Luego las empresas procuraban ampliar los plazos con cualquier pretexto; hasta que por fin se veían precisadas a abandonar sus derechos, en la imposibilidad de prolongar semejante situación indefinidamente. Tales fueron los casos de los trasandinos por el Sur y por el Norte" (76).

Esas líneas estancadas, por un camino equivocado, fueron en definitiva, la obra de los Clark.

VI

LAS VIAS LLEGAN A LA CUMBRE

A. — Las Empresas

"Treinta y ocho años debieron transcurrir para que fuera un hecho la unión de los trasandinos argentino y chileno, estableciéndose la vinculación de ambos países por el riel, a través de los Andes", dice Moresco (77), computando el lapso desde la ley de concesión hasta 1910.

Es necesario, antes de introducirnos en los detalles de la construcción y

(74) ORTIZ, Ricardo M., El Ferrocarril en la Economía Argentina, Bs., As., edic. Problemas, 1946, pgs. 24/25.

(75) DIRECCION DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS, cit. p. 105.

(76) MORESCO, Enrique, Los Ferrocarriles Trasandinos en su contribución a la solidaridad Económica Social y Cultural Argentino-Chilena, Conferencia pronunciada por el Secretario de la Cámara Chileno-Argentina de Comercio, en el Museo Social Argentino, el 16 de setiembre de 1941, Instituto Argentino-Chileno de Cultura, Cámara Chileno-Argentina de Comercio, Bs. As. 1941, pág. 6.

(77) MORESCO, Enrique, op. cit., pág. 4.

explotación, tener una idea de conjunto de la cronología ferroviaria como de la legislación consiguiente. Seguiremos para ello a dos exposiciones que nos presentan esos aspectos en términos claros y breves.

“Según está ya anotado, la concesión del Ferrocarril Trasandino sólo se había realizado hasta 1893 en tres secciones: Mendoza - Uspallata - Río Blanco - Punta de Vacas. Sobrevino después una paralización de varios años... subsanadas estas dificultades, se reanudó el trabajo y, en 1902, las vías llegaron a Puente del Inca, en 1903 a Las Cuevas y en 1910 a la frontera argentino-chilena, donde debían conectarse con las del país hermano. (El túnel trasandino fue terminado en el año 1910. Su parte más alta se eleva a 3.218 metros sobre el nivel del mar, siendo equivalente en metros su longitud. El primer convoy atravesó la cordillera por el túnel a las 22 horas del día 4 de abril de 1910. La línea que une a las dos repúblicas fue librada al servicio en mayo del mismo año. Es digno de mencionarse, como un testimonio de la exactitud de los cálculos técnicos que se notó en el punto de unión de los rieles, o sea, en el límite entre Argentina y Chile. Esta fue menos de dos centímetros en el nivel de los rieles, de 7 en el eje y 5½ menos de longitud que la calculada. El costo del túnel fue aproximadamente de \$ 1.840 m/n. por metro). Para ligarse a la red nacional, el Trasandino construyó en Mendoza, en 1903, un empalme con el Gran Oeste Argentino (mediante trasbordo), y firmó con esta empresa un convenio de administración, que se prolongó muchos años... al incorporarse el Gran Oeste al Pacífico, el Trasandino estuvo comprendido en el consorcio... Destruída por un aluvión en 1934 parte del Ferrocarril Trasandino Argentino, entre las estaciones Punta de Vacas y Mendoza, sus servicios quedaron interrumpidos hasta el 1 de agosto de ese año, fecha en que se los reanudó parcialmente por intermedio del Trasandino Chileno en combinación con el F. C. Pacífico, lo que obligaba a hacer un trayecto de 170 kilómetros en automóvil entre ambos extremos. La compañía fue conminada a reconstruir la línea; pero como no pudo hacerlo, luego de concedérsele varias prórrogas, el P. E. dispuso que la Administración de los Ferrocarriles del Estado procediera a efectuar las obras por su cuenta y autorizó al Ministerio de Obras Públicas a convenir con la empresa las bases y condiciones de la transferencia del ferrocarril al Estado... La ley Nº 12.573 aprobó la compra por 750.000 libras esterlinas y tiempo después las comunicaciones ferroviarias con Chile quedaron restablecidas” (78). Hasta acá la Historia elaborada por las empresas inglesas.

En cuanto al proceso jurídico-administrativo, Ernesto Soares dice: “La línea se inauguró en el año 1891 con la sección Mendoza a Uspallata. Una resolución del Departamento del Interior de 22 de junio de 1895 declara que el Reglamento General de Ferrocarriles no es aplicable al Trasandino cuando esté en conflicto con su contrato de concesión. Por Decreto de 1 de octubre de 1903 se autoriza a la Empresa a entregar su administración con carácter provisorio al ferrocarril Gran Oeste Argentino, hasta el 31 de diciembre de 1904. La centralización de los almacenes de ambas Empresas se autorizó por resolución de 11 enero de 1904. El Decreto de 11 octubre 1904 autoriza la sustitución del antiguo nombre “Ferrocarril Trasandino de Buenos Aires y Valparaíso” por el de “Ferrocarril Trasandino Argentino”. Por Decretos de 5 enero de 1905 se autoriza a la Empresa... para entregar su administración por el término de ocho años, a la del Gran Oeste Argentino. El 23 de abril de 1907 se celebró un convenio mediante el cual la Empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico se hacía cargo de la administración del Trasandino. Este convenio, que fue por 20 años a contar desde el 1 de junio de 1907, se aprobó por Decreto de 28 de mayo de 1907. El Decreto de 13 de junio de 1913 autoriza al ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico para que continúe administrando al Trasandino en las mismas condiciones anteriores. El Decreto de 28 de enero de 1927 aprueba los planos relativos a la electrificación de la sección de la línea comprendida entre Las Cuevas y la Frontera, la que fue librada al servicio público por Decreto de 17 noviembre del mismo año. Debido a conflictos surgidos entre la Empresa del Trasandino y su personal, el 20 de abril de 1932 se suspendieron los servicios de este ferrocarril, los que fueron reanudados por resolución de 3 diciembre del mismo año. Los efectos de un aluvión que destruyó una parte de la línea entre Punta de Vacas y Mendoza obligaron a la Empresa a suspender nuevamente sus servicios el 11 de enero de 1934, reanudados parcialmente el 1 de agosto del mismo año por intermedio del Trasandino Chileno entre Punta de Vacas y la Frontera. La reconstrucción de la línea no ha sido llevada a cabo hasta hoy (1937). Tal situación determinó al Poder Ejecutivo a dictar el acuerdo de Ministros de 11 febrero de 1937 por el que se dispone que la Administración General de los Ferrocarriles del Estado proceda a la inmediata reconstrucción de la parte destruída de la línea del Ferrocarril Trasandino dentro del presupuesto de máxima de \$ 5.614.489 m/n., cuyo importe tomará de Rentas Generales. El artículo 3º de este Decreto establecer que por el Departamento de Obras Públicas con intervención del de Hacienda, se procurará convenir con

(78) DIRECCION DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS, op. cit., págs. 149/150 y 179/180.

"The Argentine Railway Company Limited" las bases y condiciones bajo las cuales se efectuará la transferencia" (79).

Esta es la síntesis de la historia del trasandino del lado argentino. Carlos Huidobro Díaz nos proporcionará igual información sobre el lado chileno. Dice así:

"La Ley N° 1588, de 28 de febrero de 1903, autorizó al Presidente de la República para contratar, por medio de propuestas públicas, la construcción de un ferrocarril de trocha de 1,00 m. que partiría desde la ciudad de Los Andes y se extendería hasta la Cumbre de la Cordillera para unirse con un ferrocarril de la misma trocha, que se dirigiría desde Mendoza hasta dicho punto. Según esta Ley, el Estado garantizaba por el término de 20 años un interés del 5% anual sobre una cantidad que no excediera de £ 1.500.000. Para los efectos del pago de la garantía, la obra se dividió en tres secciones cuyo valor fue estimado como sigue: a) Primera Sección: Los Andes al Juncal, estimada en 20% del valor total de la obra; b) Segunda Sección: Juncal al Portillo, 35% del mismo valor y c) Tercera Sección: del Portillo al punto de empalme con el Ferrocarril Argentino, valorizada en el 45% restante. Abiertas las propuestas respectivas, la concesión fue otorgada por Decreto N° 1331 de 22 de junio de 1904 a "The Trasandine Construction Company Limited", quedando garantizados por el Estado los intereses de £ 1.485.000. En febrero de 1906 fue entregada al tráfico la primera sección de Los Andes al Juncal y por Decreto N° 3434 de 30 de junio del mismo año se autorizó a The Trasandine Construction Co Ltd. para lanzar una emisión de "Bonos del Ferrocarril Trasandino de Chile", cuyo interés sería garantizado durante 20 años por el Gobierno de Chile, en conformidad a la ley de 28 de febrero de 1903. La emisión se haría por £ 278.000, equivalente al 20% del costo total del contrato más un 30% por primas de adelanto en la entrega de esta sección. La operación financiera fue realizada por "The Chilean Trasandine Railway Company Limited", sociedad anónima británica, organizada en Londres y a quien le fue transferida la concesión, según el Decreto N° 4310 de 10 de agosto de 1906. La sociedad nombrada debía recibir la línea a medida que ésta fuera terminada, organizar su explotación, colocar la emisión de bonos correspondientes y constituir las hipotecas del caso. Por Decreto N° 1165, de 7 de abril de 1908, se declaró definitivamente recibida la segunda sección, comprendida entre Juncal y Portillo y se autorizó a The Chilean Trasandine Railway Co Ltd. para

emitir bonos por la suma de £ 538.650, equivalente al 35% del costo total de la obra más un 14% por primas de adelanto en la entrega de la sección. La tercera sección comprendida entre Portillo y el empalme con el Ferrocarril Argentino, fue recibida oficialmente por Decreto N° 1266, de 18 de abril de 1910. Este decreto autorizó a la Compañía para emitir bonos con la garantía del Gobierno de Chile del 5% hasta por la suma de £ 268.250, equivalente al 45% del costo de la obra más un 10% por primas. El primer tren internacional atravesó la Cumbre el 5 de abril de 1910 y, a partir desde esa fecha, se inició la explotación del Ferrocarril, la que no dio los resultados económicos que se esperaban, debido al sistema de tarifas prohibitivas implantado en la sección Argentina, en esa época a cargo del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. Dentro del propósito de subsanar estas dificultades, se realizaron en los años siguientes diversas gestiones diplomáticas entre los Gobiernos de Chile y la Argentina. El 3 de diciembre de 1919, el Gobierno de esa República autorizó a la Sección Argentina para fusionar su administración con la Chilena, previa cancelación del contrato de administración de la línea que tenía suscripto con el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. La administración fusionada estaba a cargo de un *Comité Unido*, compuesto por igual número de representantes de cada empresa. Comité que se reunió por primera vez el 24 de enero de 1922 en Londres y funcionó hasta fines de 1929, fecha en que fue aceptada la sugestión del S. Gobierno de Chile para trasladarlo a América, debiendo sesionar, el primer año en Santiago. El Comité Unido (formado por un Comité Local Chileno y un Comité Local Argentino) se constituyó en Santiago el 14 de abril de 1931, celebró cinco sesiones en dos años y después no volvió a reunirse. Conjuntamente con las gestiones encaminadas a independizar la Sección Argentina, del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico y a establecer una administración unida con la de la Sección Chilena, se convino que el Gobierno de Chile prestaría su ayuda financiera al Ferrocarril para que éste pudiera mejorar sus servicios. Fruto de estas gestiones fue la Ley N° 3803, de 13 de setiembre de 1921, que autorizó al Presidente de la República para emitir bonos del Estado por la suma de £ 825.000 que ganarían el 8% de interés anual y tendrían una amortización del 1% anual. El receso del Comité Unido, que se produjo después de las cinco sesiones celebradas en Chile, marcó el término de la fusión de las dos administraciones y, casi al mismo tiempo, la Sección Argentina volvió a quedar bajo el control del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. La explotación del Ferrocarril y su situación económica no mejoraron durante la fusión y, por el contrario, se hicieron cada vez más precarias. Finalmente, el Ferrocarril Trasandino cerró su línea el 20 de abril de 1932 y no volvió a reabrir hasta el 5 de diciembre de ese año, para dar lugar

(79) SOARES, Ernesto E., Ferrocarriles Argentinos. Sus orígenes, Antecedentes Legales Leves que los rigen y Reseñas Estadísticas, Bs. As., Compañía Impresora Argentina S. A., 1937, págs. 143 a 145.

a nuevas gestiones diplomáticas tendientes a proporcionar tráfico al Ferrocarril. El 10 de enero de 1934 y a consecuencia de la destrucción de la vía ocasionada por un aluvión en Cacheuta, el servicio ferroviario internacional quedó definitivamente paralizado. Los trenes del Ferrocarril Trasandino Chileno, en virtud de un acuerdo celebrado con el Trasandino Argentino, han seguido corriendo hasta la estación de Punta de Vacas. Desde ahí hasta Mendoza, se ha organizado un servicio de automóviles que transportan pasajeros y equipajes. En abril de 1934 el Directorio de Londres de "The Chilian Trasandine Railway C^o Ltd.", acordó entregar la administración de la sección chilena a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile, cuyo Director General fue designado Administrador General y ha asumido los poderes del Consejo Local. Por Decreto N^o 1694, de 6 de julio de 1937, el Gobierno de Chile autorizó a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para adquirir el 30% de las acciones del Ferrocarril Trasandino, que pertenecían a particulares y transfirió a dicha Empresa el 70% de las restantes, que poseía el Fisco" (80).

Después de estas extensas transcripciones estamos en condiciones de poder saber que el ferrocarril que licitaran los Clark y que transfirieran a "The Argentine Trasandine Railway C^o Ltd." en la parte argentina, y a "The Trasandine Construction C^o Ltd.", y a "The Chilian Trasandine Railway C^o Ltd.", en Chile, después de demorar 38 años para su inauguración, sólo funcionó 22 años —explotado durante un tiempo por el Comité Unido de Londres— en forma precaria y antieconómica, para ser vendidas luego ambas líneas a los respectivos Estados americanos, que eran los mismos que habían financiado tan onerosa empresa.

B. — Los problemas

Las principales estaciones que se construyeron sobre el lado argentino, partiendo de Mendoza, fueron las siguientes:

Mendoza	0	kms.	724,7	mts. sobre el nivel del mar
Blanco Encalada	22	"	1.019	" " " " " "
Cacheuta	38,7	"	1.198,3	" " " " " "
Guido	65	"	1.436,1	" " " " " "
Uspallata	92,7	"	1.718,6	" " " " " "
Río Blanco	112	"	1.980	" " " " " "
Punta de Vacas	142,7	"	2.358,9	" " " " " "
Puente del Inca	157,7	"	2.635,5	" " " " " "
Las Cuevas	173,5	"	3.189,1	" " " " " "

(80) HUIDORO DIAZ, Carlos, op. cit., págs. 111 a 113.

Los tramos principales con sus distancias relativas fueron:

Mendoza - Uspallata	91,537	kms.
Uspallata - Río Blanco	29,800	"
Río Blanco - Punta de Vacas	22,320	"
Punta de Vacas - Puente del Inca	16,200	"
Puente del Inca - Las Cuevas	14,420	"
Las Cuevas - Frontera	4,640	"
Total	178,917	kms.

Las estaciones de la región chilena, que en los Andes se conectaban con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile, eran:

Los Andes	0	kms.
Río Blanco	33	"
Juncal	50	"
Portillo	63	"

La longitud total de este sector era de 70,790 kilómetros. La vía en toda su extensión tenía trocha de 1 metro. En el km. 137 del lado argentino empezaba la cremallera sistema "Abt" en una extensión de 1.250 metros y luego se volvía a utilizar en el km. 141 y en el 167. En la parte chilena empezaba en el km. 45,500 y se recorrían así 3.500 metros, en el 54 y desde 59 al 67. Los túneles que se proyectaron sumaban en total la cantidad de 16.290 metros, siendo los más importantes los de Las Leñas, Navarro, Calavera, Portillo, Juncalillo, Juncal y el ya estudiado de La Cumbre. El número de puentes, socavones, excavaciones en la roca, galerías laterales, alcantarillas, era tan elevado, que Juan José Castro que en 1893 hacía su inventario, concluía diciendo "los puentes y túneles que hemos anotado kilómetro por kilómetro, dan apenas una remota idea de la enorme cantidad de trabajos que se han requerido para construir la parte ya terminada del ferrocarril" (81).

Sin embargo a pesar de todos estos esfuerzos el ferrocarril resultaba inseguro —y así lo juzgó la opinión, como veremos más adelante— a tal punto que el penegirista de los Clark, defendiéndolos sostiene que "si se hubiera persistido en las ideas y proyectos de los hermanos Clark, se habría tenido también el éxito deseado; pero como se ha dicho se prefirió, a trueque de un menor costo y de mayores facilidades de construcción, realizar una obra más modesta, que quedó terminada en 1910 y cuya explotación, según se había previsto, sigue siendo insegura y onerosa, a pesar de las cuantiosas obras su-

(81) CASTRO, Juan José, op. cit., pág. 147.

plementarias y de refuerzos que ha sido necesario construir con posterioridad" (82).

Efectivamente, recién el día 5 de abril de 1910, aniversario de la batalla de Maipú, con la presencia de los Presidentes José Figueroa Alcorta y Pedro Montt y las de sus respectivos gabinetes, se inaugura oficialmente la línea. Hablaron en la ocasión el Ministro chileno Eduardo Délano y el argentino Ezequiel Ramos Mejía. Este último expuso "que los tropiezos de cuarenta años que habían encontrado los hermanos Clark en la realización de sus grandes ideales habían sido más de carácter diplomático, que de orografía... esta ceremonia presenta un triunfo muy grande. Es preciso peinar canas para poder recordar, con la propia memoria, las vicisitudes desesperantes que han detenido años de años la realización de esta obra y los jóvenes de hoy difícilmente podrían darse cuenta clara de las causas que han logrado tenerla" (83).

Pero las dificultades no habían concluido con la inauguración, sino que puede decirse que casi recién comenzaban. Marín Vicuña desde el ángulo chileno concreta así sus quejas: "la demora resolutive de Chile permitió que el Ferrocarril del Pacífico prácticamente se adueñara del Trasandino y que se estableciera así la corriente atlántica en el comercio de las provincias de Cuyo, a lo cual quizás sin desearlo ha cooperado nuestro Gobierno aceptando la perduración de tarifas prohibitivas en el Trasandino y permitiendo todavía que esta línea sea administrada desde Londres en vez de que su Directorio resida y actúe desde Santiago como es lógico"... "tan enorme fue el abuso en materia de tarificación de la Empresa del Pacífico con respecto a la carga venida de Chile, que de ello provino nada menos que la fusión de ambos trasandinos... Hasta entonces se estuvo pagando de cien a doscientos por ciento de recargo a la carga destinada de Chile a Mendoza, en comparación a la que iba directamente a Buenos Aires"... "Todo seguía pues, una marcha deliberadamente lenta, con la circunstancia agravante de que algunos consejeros del Ferrocarril del Pacífico, directamente interesados en estorbar todo avenimiento, formaban también parte del Directorio del Trasandino argentino..." (84). Y cita las propias palabras de Mateo Clark, en un folleto publicado en 1925, donde decía: "El tráfico del ferrocarril administrado desde Londres por un Directorio inglés, lo considero lo menos eficaz que puede concebirse, pues nada, absolutamente nada saben esos Directores de lo que

(82) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., págs. 159/160.

(83) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., pág. 234.

(84) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit. págs. 247, 145 y 171.

pasa en Chile y tienen que depender en todo, de lo que resuelva el Gerente, el cual, en vez del Directorio local residente en Chile, desempeña las funciones del mismo, siendo que este Directorio local es propiamente una delegación del Comité Unido de Londres" (85).

El argentino Scalabrini Ortiz es más severo al juzgar a este Comité Unido, "que en cierta manera laceraba la soberanía de Chile y de la Argentina, pues una misma compañía inglesa iba a reinar soberana sobre sus respectivos límites". También refiere los prevaricatos de funcionarios argentinos, cuando dice que "el ministro de quien dependían los ferrocarriles, incluso el Trasandino, era el abogado Isaac M. Chavarría y al rescindirse la garantía, en 1899, don Isaac M. Chavarría, fiel a la tradición gubernamental argentina, era abogado representante local de ese mismo Ferrocarril Trasandino". La "tradición" a la que alude es la ley 583 de 1872, que "refrenda el Ministro Uladislao Frías que años más tarde sería director del Ferrocarril Pacífico a que esta ley daba origen" y "del doctor Ezequiel Ramos Mejía, que fue más tarde director de los ferrocarriles ingleses Nordeste Argentino y de Entre Ríos", de lo que concluye que de todas estas combinaciones "resultó lo que debía resultar: una vía deficiente y costosa para la explotación" (86). Sobre todo el trámite de la garantía, de las multas, de los reembolsos, etc., el mismo autor se ha ocupado "in extenso", por lo que quedamos liberados de reiterarlo nosotros. Solamente recordemos, con Alejandro Bunge, que "es posible que en los primeros años se hayan filtrado sin contralor algunas partidas de financiaciones que fueron realmente abultamientos y hayan quedado en los balances..." (87).

Para concluir el capítulo digamos que a la fecha de las respectivas nacionalizaciones de los tramos chilenos y argentinos, esas medidas eran una necesidad sentida y reclamada por unanimidad (88).

(85) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., pág. 175.

(86) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, op. cit., págs. 315, 306, 264 y 307. Como dato ilustrativo señalemos que según SOARES, Ernesto E., op. cit., págs. 11 y 14, en 1937 el presidente de los directorios del Trasandino y del Buenos Aires al Pacífico era el Dr. Luis Patricio O'Farrell.

(87) BUNGE, Alejandro, Ferrocarriles Argentinos, Contribución al Estudio del Patrimonio Nacional, Bs. As., 1918, pág. 103.

(88) Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Economía de los Transportes, Director Ing. Teodoro SANCHEZ DE BUSTAMANTE, Los ferrocarriles Argentinos de capital privado en los últimos once años (1928-1939). Posibilidad económico-financiera de su nacionalización, Publicación Nº 7, Bs. As., Imprenta de la Universidad, 1940, y DICKMAN, Emilio, Nacionalización de los Ferrocarriles. Un problema técnico-económico argentino, Bs. As. 1938.

EL FERROCARRIL JUZGADO POR LA OPINIÓN

A. — El diario "Los Andes" denuncia al Trasandino.

La prensa mendocina ha dado muchas pruebas de su independencia de criterio frente a las poderosas empresas extranjeras. En otra oportunidad nos hemos ocupado de la valiente campaña llevada por un periódico cuyano —Los Debates— en 1890 contra los abusos del Gran Oeste, ferrocarril que monopolizaba el transporte hacia Buenos Aires. Ahora nos toca destacar la prédica del decano de los diarios locales, Los Andes, durante el transcurso de 1913 en favor del mejoramiento del tráfico cordillerano, con la correspondiente censura al Trasandino.

Casi al iniciarse el año de 1913 "Los Andes" publica un extenso artículo que se titula "Pasajes y Tarifas", y que muestra ya una voluntad esclarecedora del problema. Su contenido es el que sigue: "El F. C. Trasandino, que podría y debiera ser un medio de comunicación relativamente barato y cómodo para facilitar éxodo de viajeros de y para Chile, y por consiguiente la adquisición de infinidad de artículos que no pueden venir de otra parte más baratos, es precisamente todo lo contrario de lo que debiera ser. Sus pasajes son fabulosos, en relación con el kilometraje a recorrer, pues vale el doble que a Buenos Aires, siendo el recorrido cinco o seis veces menor. Sus comodidades son ilusorias, no disponiéndose en los coches ni de comedor ni de cama. Muchos otros detalles hacen del Ferrocarril Trasandino una vía crucis... ¿Hay razones para que el Trasandino sea tan caro en sus tarifas y pasajes? Puede que haya razón para que unos y otros sean de un precio relativo. Pero, el gobierno de la Nación debiera preocuparse por el mejoramiento de ese servicio, ya buscando la forma de obtener el abaratamiento de los fletes y pasajes, o ya *estudiando la forma de adquirir para el estado ese ferrocarril*, con lo cual se haría lo que debe hacerse, esto es, hacer que esa línea sea un medio fácil y cómodo de estrechar relaciones comerciales y de todo carácter con la vecina república. Mendoza con esto tiene por delante un gran problema a resolver. Ella es en el interior, al pie de la cordillera, lo que es el Rosario a las orillas de exhuberantes costas. Es un puerto terrestre, de tránsito, cuya importancia ha podido ser comprobada cuando esta provincia importaba todo de Chile antes del 61... Hoy el ferrocarril, ha encarecido ese pequeño comercio que floreció en otras épocas a pesar de que todo se hacía a lomo de mula... Ese absoluto olvido en que se deja a esta provincia, en manos de ferrocarriles, cuyas *empresas no*

miran sino el bien propio, trae perjuicios muy grandes y revela que en el Congreso y en el ejecutivo nacional, *nadie se preocupa de los altos intereses de esta región*... el Pacífico, hace aumentos en sus tarifas, sin consultar circunstancias ni ofrecer mayores ventajas al público, precisamente cuando llega la época en que sus entradas (las mejores de la república) se formalizan y se multiplican" (89). Y al día siguiente, casi sin solución de continuidad agrega sobre el tema de las tarifas: "... Hay puntos donde se ha aumentado la tarifa en un ciento cincuenta por ciento... En general, calculando el término medio, resulta un cincuenta o sesenta por ciento de aumento... Convendría que el Ministerio del ramo se ocupara alguna vez de velar por el interés de la provincia, abandonada por completo en los asuntos de índole ferroviaria" (90).

Aclaremos que el ministro aludido era Ezequiel Ramos Mejía, que había abandonado —dice Rogelio Araya— "así la política de control desarrollada por el ministro Civit, que perseguía por medio de la construcción y explotación de las líneas del Estado, controlar el funcionamiento y la prestación de los servicios de los ferrocarriles de propiedad particular... A esta firme política de control de las actividades ferroviarias de las empresas, le sucede otra del todo distinta, iniciada y desarrollada más tarde por el señor Ezequiel Ramos Mejía que ocupó el Ministerio de Obras Públicas en las presidencias de los doctores José Figueroa Alcorta y Roque Sáenz Peña" (91).

Precisamente insistiendo sobre esa política decía el periódico el 11 de enero: "Y si se carece del material rodante necesario, es por incuria del Ministerio Nacional de Obras Públicas, que no obliga a dichas empresas a ajustarse a los convenios establecidos" (92). Y señalando otros aspectos vinculados a la cuestión, salía en defensa de la compañía de "transportes unidos", netamente chilena, desplazada por "Villalonga", "protegida por el Ferrocarril del Pacífico". "La compañía de transportes unidos, arrojada por el monopolio de los ferrocarriles argentinos", afirmaba el editorialista de "Los Andes" (93).

Elogiaba luego a la prensa porteña que había divulgado una concesión fraguada en el Congreso a favor de la B.A.P. "De modo que por esta vez —decía el diario— se ha frustrado el plan de la soberbia y autoritaria empresa del Pacífico. La voraz dentellada que tiró a un pingüe monopolio ha quedado

(89) LOS ANDES, año XXX, Nº 8382, 7 de enero de 1913.

(90) LOS ANDES, año XXX, Nº 8383, 8 de enero de 1913.

(91) ARAYA, Rogelio, Tarifas ferroviarias. Contrato de transporte y Derecho ferroviario. Tº III, Bs. As., La Facultad, 1929, págs. 301 y 297. Ver también sobre el particular: IRAZUSTA, Julio, Balance de siglo y medio, Bs. As., Teoría, 1966, págs. 56/60.

(92) LOS ANDES, año XXX, Nº 8386, 11 de enero de 1913.

(93) LOS ANDES, año XXX, Nº 8397, 23 de enero de 1913.

corta y no alcanza al opulento bocado. . . Es bueno que la empresa del Pacífico sepa que algo no está al alcance de su dinero insolente: la conciencia pública" (94). A continuación de esta magnífica toma de posición, volvía a particularizarse con el Trasandino. "...lo alto de sus fletes —destacaba— estrangulan toda clase de relaciones entre uno y otro país. Las conclusiones a que arriba es que el mal está en los ferrocarriles de este lado de la cordillera, esto es, en el Pacífico y Gran Oeste, fusionados y en la línea del Trasandino, que administra el primero de los ferrocarriles. . ." (95). Al intentar el diario "La Prensa" de la Capital Federal defender al B.A.P. achacando los males al ferrocarril chileno, "Los Andes" contestaba: "Sólo ha podido constatar que ambas empresas, la Chilena y la Argentina, se culpan mutuamente de los desaciertos y defectos capitales evidentes en ambas líneas. . . la empresa del Pacífico, en lo que se refiere a ciertos atrasos, debemos hacer notar que es raro el día que llega a Mendoza un tren sin atraso, pudiéndose decir, sin exageración alguna que lo normal, precisamente es ese atraso, que alcanza a veces a una hora y un poco más" (96). En varios artículos más insistía el periódico: "Los servicios del Pacífico, nuevas quejas" (27/2), "Ferrocarriles Argentinos. El Trasandino y los de Entre Ríos" (5/3), "Transporte de ganado, irregularidades ferroviarias, quejas contra el Pacífico" (7/3), "El material rodante del B.A.P.", informando que era Mendoza la que cubría los déficit financieros de otras secciones (9/3). Y el 12 de marzo ponía una banderilla al Gobierno de la Nación en una editorial que titulaba "El F. C. al Algarrobal y las promesas oficiales". "A nuestro juicio —indicaba— es el doctor Sáenz Peña quien debiera decidir la construcción de ese ferrocarril, conociendo cuan precaria es la situación de esta provincia sin otra vía ferroviaria que la del Pacífico, cuya política económica ha de conocer. De lo contrario, habría de convencerse la provincia que en el Ministerio de Obras Públicas de la Nación existe un plan a cuyo éxito habrán de sacrificarse muchos intereses y justas esperanzas, con gran regocijo de las actuales empresas ferroviarias" (97). Era plenamente justificada la prevención del diario, pues la línea a Pie de Palo costó bastante en conseguirse (98).

(94) LOS ANDES, año XXX, Nº 8405, 2 de febrero de 1913.

(95) LOS ANDES, año XXX, Nº 8407, 6 de febrero de 1913.

(96) LOS ANDES, año XXX, Nº 8415, 18 de febrero de 1913.

(97) LOS ANDES, año XXX, Nº 8436, 12 de marzo de 1913.

(98) RAMALLO, Carlos M., *Los Ferrocarriles del Estado en la Argentina, Anotaciones a su Régimen Legal y Administrativo*, Publicación del Instituto de Economía de los Transportes del Seminario de Economía y Finanzas de la Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Bs. As., Imprenta de la Universidad, 1930, pág. 19.

En la campaña iniciada, el periódico cuyano llevaba un ataque a fondo, bajo un rubro sugestivo: "Una administración retardataria". En él se leía: "De modo pues, que una empresa con privilegios del Estado, que no paga derechos de importación por los productos extranjeros que necesita para la construcción y explotación de sus líneas, que exige por su servicio de transportes la tercera parte aproximadamente del producto total de las cosechas, que es copartícipe de todo lucro mercantil o industrial siempre que deba recurrirse a la tiranía de sus fletes, una empresa en tan privilegiadas condiciones ni siquiera se pone a la recíproca devolviendo en forma indirecta parte de las sumas enormes que anualmente absorbe de la circulación para ser convertidas y explotadas. Véase sino la forma en que es atendido el tráfico local, las deficiencias que a diario se comprueban en el servicio" (99). "Estas deficiencias —seguía después— demuestran con demasiada evidencia que la única empresa explotadora de la vasta zona indicada no atiende a las necesidades del servicio en la forma que debiera esperarse y que en muchos conceptos permanece retardada y hasta hostil al progreso general" (100).

Durante un largo tiempo insistió Los Andes en sus denuncias, apuntando en un momento a una de las causas del mal. "Entre las proposiciones que la delegación mendocina presentara al Segundo Congreso Nacional de Comercio e Industrias —señalaba en su nota "La Dirección de Ferrocarriles"— merece un especial estudio en virtud de su alto significado y sus proyecciones de conveniencia general, la que se refiere al propósito que deberá ser formulado en oportunidad de que la Dirección de Ferrocarriles pase del Ministerio de Obras Públicas al de Agricultura, sección Industria y Comercio. El alcance de esta iniciativa o movimiento de opinión, es de una trascendencia capital para el desarrollo de las industrias agropecuarias de esta región y de la república en todo su vasto perímetro poblado. . . Las empresas ferroviarias siempre han sido soberanas sin restricción dentro de sus vastos dominios, manejándose cual verdaderas potencias dentro del Estado, sin que nada les impida sacrificar los intereses de las poblaciones y de las zonas que les son tributarias cada vez que se trata de su conveniencia, la cual constituye el único criterio que ellas aplican en los casos que deben frecuentemente solucionar. No tienen otro propósito que aumentar sus dividendos, engrosándolos cada año, aún a costa de la producción a cuyos beneficios se asocian a la manera de voraces vampiros. . . En toda esa cadena irregular de conflictos y abusos en medio de los cuales se verifica el tráfico ferroviario, la Dirección General de Ferrocarriles, ha

(99) LOS ANDES, año XXX, Nº 8437, 13 de marzo de 1913.

(100) LOS ANDES, año XXX, Nº 8447, 26 de marzo de 1913.

desempeñado el papel de invitada cigüeña al banquete de la prosperidad nacional, no habiendo conseguido hasta el momento ninguno de los fines defensivos y de control que le fueron asignados al crearla como resorte de la administración" (101).

Concluyendo estas citas, que se podrían prolongar, resumiremos la posición del periódico mendocino frente al Trasandino y sus dueños, con sus propias palabras: "El mal para extirparlo de raíz, sólo tiene un remedio ya indicado por la prensa de los dos países: *la expropiación definitiva de las secciones argentinas y chilenas, por los respectivos gobiernos*" (102).

B. — *La crítica de los especialistas.*

No es nuestro propósito ser excesivamente acerbos con el Ferrocarril Trasandino; pero lo cierto es que pasado el momento de euforia que se produjo en la época de su construcción, pocos o ninguno han sido los elogios que su explotación ha recibido.

Mientras los autores chilenos, por lo general, radican la causa del fracaso en los intereses encontrados de la empresa del Pacífico, los argentinos, sin despreciar este factor, han invocado la presencia de otros elementos distorsionantes que han impedido a esta vía cumplir con el alto destino a que estaba llamada.

Empezaremos la revista de opiniones con dos especialistas chilenos que establecen el primero de los criterios señalados.

"La explotación de la línea fracasó —dice Moresco— posiblemente debido a que la mayoría de las acciones quedaron en manos de otra empresa particular, con intereses encontrados. Esta empresa, que monopolizaba el tráfico ferroviario de la región cuyana, tenía interés evidente en reducir el tráfico de la cordillera, para aumentarlo con Buenos Aires, lo que le daba mejor rendimiento por el recorrido mayor. Todos los esfuerzos realizados por el Gobierno de Chile para reducir las tarifas del Trasandino, fracasaron por la oposición que encontró siempre del lado argentino. Los fletes resultaban prohibitivos y aún sufrían recargos, cuando las cargas se destinaban a puntos de las provincias de Cuyo situados fuera de la línea. No existían tarifas de combinación y las de recorridos cortos, se sumaban a los fletes del Trasandino. El total resultaba

(101) LOS ANDES, año XXX, N° 8448, 27 de marzo de 1913.

(102) LOS ANDES, año XXX, N° 8437, 13 de marzo de 1913.

enorme, pues equivalía al triple de lo cobrado por cualquier otro ferrocarril trasandino o de montaña, en Sud-América". (103).

A pesar de estas objeciones, el autor confiaba en la solución del problema, por las siguientes razones; "El trasandino por Juncal, es la vía de comunicación natural para la salida de los productos de Cuyo por Valparaíso. Economiza 3.000 kilómetros en la ruta a Nueva York. Se prevé que esta ventaja lo será efectivamente al tomar mayor volumen el tráfico marítimo vía Valparaíso, y provocará sin duda, la desaparición de la anomalía que siempre ha existido de ser más elevados los fletes marítimos por el Pacífico, respecto del Atlántico. Pero para que esta vía no ofrezca entre Mendoza y Valparaíso los inconvenientes del trasbordo en Los Andes por cambio de trocha, se impone agregar un tercer riel desde este punto a Valparaíso, que permita el viaje directo de los vagones que salen de Mendoza... Este ferrocarril representa mucho más que un medio destinado al transporte de pasajeros y cargas entre Argentina y Chile. Su zona de influencia va más allá del servicio de los intereses de ambas naciones. Perú y Ecuador, encuentran la forma de establecer la vinculación espiritual con los países del Atlántico. Es el ferrocarril que significa obra constructiva, no sólo en cuanto al comercio, sino en el orden social, cultural e internacional. Permite el íntimo conocimiento de las necesidades y aspiraciones de los pueblos de los dos Océanos". (104).

Ruperto Echeverría, por su lado, opinaba en 1931 que "Desgraciadamente a pesar de todas estas actividades, los resultados no han correspondido a las expectativas cifradas en estos convenios; el Ferrocarril Trasandino Argentino ha sido puesto de nuevo bajo el control del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, y el progreso y desarrollo de esta vía internacional, Andes-Mendoza, se encuentran frenados por la acción velada y tenaz e intereses comerciales antagónicos. El cuadro N° 4 manifiesta el escaso tráfico de este ferrocarril internacional". Y señalaba los factores desfavorables: "Imposibilidad de hecho de obtener en época próxima, soluciones relacionadas con la capitalización de la sección argentina del Trasandino, que permitan disminuir sus cargas financieras y considerar a este ferrocarril, no como un negocio comercial, sino en el carácter de vía internacional, de finalidades políticas y de fomento; Situación actual de las dos Compañías del Trasandino, constituidas como entidades extranjeras, predominando en una de ellas el Gobierno de Chile, que posee el 70 % de las acciones, y en la sección argentina, la poderosa empresa ferroviaria que une Mendoza con Buenos Aires, y que mantiene el monopolio de

(103) MORESCO, Enrique, op. cit. pág. 5.

(104) MORESCO, Enrique, op. cit., págs. 10 y 12.

los transportes en la Provincia de Cuyo; Soluciones favorables obtenidas en los servicios de administración general del Trasandino Chileno, que han permitido reducir la composición del Directorio de esta Compañía en Londres al mínimo de tres miembros; ... Situación anormal en que se encuentra el Comité Unido, entidad en la cual residen todas las funciones de administración del ferrocarril, y cuya sede, ... ha sido trasladada de Londres a Santiago. Dicho Comité no ha podido constituirse hasta el presente por falta de acuerdo entre las Compañías del Trasandino para la designación de sus miembros. No ha sido aceptada, en efecto, por la Compañía del Trasandino Argentino, la petición que se le ha hecho, de que uno de sus miembros sea un delegado del Gobierno Argentino; La administración del Trasandino, entregada por las circunstancias anteriores, a la acción del Gerente General, representante del Comité Unido, en receso; ... Las tarifas actuales de pasajeros, que con considerablemente elevadas, en forma de estimarse las más altas tarifas que se conocen, no pueden reducirse por falta de acuerdo entre ambas Compañías. ... Tarifas de carga vigentes aprobadas con anterioridad, y que rigen por prórrogas sucesivas; ... Incertidumbre del tráfico de ganado y las interrupciones que suelen producirse en los meses de invierno; El Ferrocarril constituye una vía de montaña de trocha de 1,00 m. de trazado atrevido y con fuertes pendientes. Las vías adyacentes en Chile y Mendoza son de 1,60 con trasbordo en Los Andes y Mendoza; ... La situación ferroviaria de Mendoza es desfavorable, y puede decirse, que ello constituye uno de los inconvenientes que obstaculizan el tráfico por la vía Trasandino y Valparaíso. En efecto, como el mercado de la ciudad de Mendoza es reducido, parte del transporte de las mercaderías que se importen por la vía Valparaíso, hacia las provincias o los departamentos de Mendoza, deben trasbordarse a los vagones del Ferrocarril del Pacífico para ser conducidas a su destino. En estas condiciones, las mercaderías se recargan con el elevado flete de esta Empresa, que corresponde a cortos recorridos. ... Al referirnos a esta materia, debemos expresar que no desconocemos las múltiples actividades que han de ejercitarse en el país vecino para contrarrestar el programa trazado, y que ellas, por lo que respecta a la poderosa entidad ferroviaria que sirve a la región, se traducirá seguramente en una lucha de tarifas". (105).

Entre los argentinos, el escritor marxista Ricardo M. Ortiz, destacaba que "durante su explotación el resultado financiero fue siempre pésimo. Los gastos, en especial los de tracción y conservación, son forzosamente elevados; por otra

(105) ECHEVERRÍA, Ruperto, El Ferrocarril Trasandino, Importación de Mercaderías Extranjeras a la Argentina por el Puerto de Valparaíso, República de Chile, Ministerio de Fomento, Departamento de Ferrocarriles, Santiago de Chile, Imp. Universo, 1931, págs. 4/6, 23 y 39.

parte, el volumen de las mercaderías y el número de pasajeros transportados no son, aún en los años de mayor movimiento, capaces de neutralizar a aquéllos y al servicio de un capital invertido, de suyo elevado" (106).

El ingeniero Dante Ardigo, que ha realizado el trabajo monográfico más completo que se conoce sobre la real incidencia del ferrocarril en una región argentina, en 1934, estimaba que "el F. C. Trasandino, hasta la aparición de los autotransportes, tuvo función de tranvía suburbano, que terminó por las causas apuntadas; quedando reducido su tráfico de pasajeros a la mínima expresión en 1932, año verdaderamente excepcional por la clausura de su línea durante 7 meses. Pero, el hecho positivo es que, ya en los años 1930 y 1931 ese tráfico sólo había alcanzado a 34.000 pasajeros, aproximadamente, integrado en su mayor parte por viajeros internacionales o destinados a los balnearios situados sobre su línea, cifra que escasamente representa el movimiento de cualquier estación sin importancia del interior de nuestro país" (107). "Entretanto procede destacar —agregaba— que esta Empresa ha venido desenvolviéndose en forma precaria, puesto que desde 1893 ha cerrado la mitad de sus ejercicios con déficits absolutos, es decir, sin lograr cubrir los gastos de explotación, y los años restantes no pudo hacer el servicio de intereses de sus acciones y obligaciones" (108). Pasando al análisis de las causas que llevaron a tal situación económico-financiera a la Empresa, recordaba que, "tanto en la vecina República, como en nuestra región andina, se cifraron las más grandes esperanzas sobre la influencia que debía tener en la economía de las zonas que vincula. Pero, la realidad ha distado mucho de las previsiones. ... debido, por un lado, a la ausencia de verdaderos motivos determinantes de tráficos apreciables entre las regiones que separa la Cordillera y, luego a la alta tarificación que la caracteriza, consecuencia de la reducida densidad de ese mismo tráfico, que se suma a lo oneroso de la explotación a causa de las características planialtimétricas de la línea, cuya conservación en invierno es de un costo extraordinario" (109). Examina luego los aspectos vinculados con las tarifas, la relación con la B.A.P., sin concederle la importancia que le adjudican los chilenos, estima, por el contrario, mucho más decisivo el problema de la competencia de los automotores, de las barreras aduaneras y de las estructuras comerciales de las regiones, que sólo con un cambio de la política internacional de la Argentina podrían modificarse; y vuelve a insistir en que "no se pueden

(106) ORTIZ, Ricardo M., op. cit., 104.

(107) ARDIGO, Dante, La Provincia de Mendoza y las tarifas del F.C.B.A. al Pacífico, Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Mendoza, 1934, pág. 47.

(108) ARDIGO, Dante, op. cit., pág. 20.

(109) ARDIGO, Dante, op. cit., págs. 19/20.

ni deben perder de vista los factores adversos a la explotación económica del F. C. Trasandino motivados por su *altimetria* y los *agentes atmosféricos* que exigen año tras año, la inversión de grandes sumas en la conservación de su línea" (110).

Si se tiene en cuenta que después de la sanción de la Ley 12.573, de adquisición del ferrocarril por el Estado Argentino, el problema financiero y el económico no han variado, se apreciará cuánta razón le asistía al Ing. Ardigó. Y eso que el Estado ha hecho nuevas y grandes inversiones, aparte de los millones que desembolsó para su compra. "La Administración General de los FF. CC. del Estado, al hacerse cargo de su reconstrucción, inició los trabajos de extensión desde la estación Mendoza hasta la de Potrerillos, el 15 de noviembre de 1942. En noviembre de 1943 fue rehabilitada la sección de Potrerillos hasta Uspallata, efectuándose el recorrido hasta Punta de Vacas por su antigua ruta desde el 24 de marzo, librándose la línea, en su totalidad reconstruida, el 8 de mayo de 1944" (111).

Elena Palero Herrero, en una investigación sobre el tema, reseñaba los trabajos de la compañía Clark. "De acuerdo a los trabajos de esta empresa —decía— se concede el cruce de la cordillera por el paso de Uspallata, siendo éste, quizás, el *primer error* que debía cargar el Trasandino y sobrellevar a través de su azarosa vida. El trazado elegido fue el de las altas cumbres, a más de 3.000 metros sobre el nivel del mar. Las nieves cierran anualmente este paso, significando no sólo un mayor costo de las obras, sino una cuota de gastos periódicos por reparación y conservación de la línea. A estos inconvenientes, como se sabe, se unen otros de orden climático y técnicos, dados a conocer por la costosa experiencia de unos pocos años de funcionamiento" (112).

En una visión retrospectiva de la cuestión, bajo el subtítulo "Las primeras perspectivas. Y la cruda realidad", exponía: "Grande fue la emoción experimentada por los pobladores de las dos naciones hermanas al ver que los anhelos de tantos años no eran ya una fantasía, sino una palpable y promisoría realidad. Se soñaba con el comercio universal para este ferrocarril; en primer lugar, del Oriente con los mares del Sud; luego se veía en él el camino más corto para las comunicaciones con Europa, y, además, la arteria vital de un intercambio de gran escala entre Chile y la Argentina. No podía iniciarse esta

(111) HISTORIA DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS, Santiago de Chile, Talleres Gráficos del Estado, 1947, pág. 141.

(112) PALERO HERRERO, Elena, El Ferrocarril Trasandino y Nuestro Comercio con Chile, en: Trabajos de Investigación, Tº I, Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, Universidad Nacional de Cuyo, Instituto de Estudios Económicos, Mendoza, Best Hnos., 1943, pág. 626.

obra bajo mejores auspicios, pues en esta época se perforaba ya el Istmo de Panamá. Pero el Trasandino, después de tan fabulosas perspectivas, tuvo que afrontar en realidad una serie de obstáculos: la política protectora seguida por Europa en su comercio, los intereses particulares que elevaban las tarifas del ferrocarril hasta provocar en forma alarmante la disminución del tráfico de mercaderías, la desocupación de los gobiernos, los gastos para la conservación del buen estado de las líneas en las montañas, etc. Todo esto contribuyó a que los altos fines a que estaba destinado se redujeran tan sólo al intercambio de Chile y la Argentina, que hubieran debido intensificar grandemente sus relaciones, desde entonces, no solamente con el fin de sostener la economía del ferrocarril, sino para realizar los imperativos de una política fundamental para los destinos y grandeza de América, tal como hoy se ve claramente" (113). Pero los gráficos muestran "que este tráfico se presentó siempre en forma muy discontinua y a veces irracional" (114).

Sobre este tema de las posibilidades del comercio interandino, el profesor Leiva Hita, también precisaba que "Valparaíso, es el puerto natural de Cuyo... Creemos que solamente un acuerdo que implante la "Cordillera libre" resolverá en forma definitiva los problemas de ese comercio, permitiendo además, el desarrollo y la prosperidad de grandes zonas de ambos lados de los Andes... Debe considerarse a Valparaíso como el puerto natural de Cuyo porque se encuentra a una distancia mucho menor que Buenos Aires, y por lo tanto menor también en el costo del transporte" (115). Pero a ese puerto se puede llegar por otras vías cordilleranas. El mismo autor decía que "se ha considerado la posibilidad de abrir una ruta por el Planchón (San Rafael), para permitir la salida de la producción sureña y facilitar la solución del problema de los transportes, creado a la misma por la insuficiencia de vías" (116).

Para concluir la revista de las opiniones técnicas, citaremos a Honorio Roigt, quien decía: "El problema mayor que está por resolver con relación a este sistema es el del Trasandino de Uspallata... Es del consenso de cuantos técnicos lo han estudiado que el Trasandino actual constituye un *tremendo error de concepción*. Desde el punto de vista del intercambio comercial chileno-argentino, la línea en funcionamiento es, con sus cambios de trochas y

(113) PALERO HERRERO, Elena, op. cit., pág. 627.

(114) PALERO HERRERO, Elena, op. cit., pág. 628.

(115) LEIVA HITA, Francisco V., Importancia Económica de las rutas nacionales en la Provincia de Mendoza, en: Trabajos de Investigación, Tº I, Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, Universidad Nacional de Cuyo, Instituto de Estudios Económicos, Mendoza, Best Hnos., 1943, pág. 623.

(116) LEIVA HITA, Francisco, V., op. cit. pág. 621.

consiguientes trasbordos, más un obstáculo que un instrumento que lo facilite. Con razón alguien la ha llamado una línea de pasajeros exclusivamente y aún a ese respecto habría que ver hasta qué punto el aserto es correcto, como que entre Mendoza y el túnel, es decir en 160 kilómetros de distancia, las vías pasan de la cota 756 a la cota 3.215 metros sobre el nivel del mar. Fue, a no dudarlo, un ferrocarril de pasajeros cuando no existía otro medio de franquear la cordillera que los senderos de herradura, pero la carretera, sobre todo el avión, han reducido considerablemente su utilidad hasta para ese servicio. Lo mejor que se puede hacer con el túnel ferroviario actual es consagrarlo enteramente al tráfico carretero" (117).

Y a su pregunta "¿con qué reemplazarlo?", el mismo autor, luego de recordar el proyecto de Rawson, respondía: "Sea el del Planchón, sea otro más apropiado... lo cierto es que tarde o temprano habrá que abandonar el *trasandino actual y construir otro nuevo*". (118).

Si a esta conclusión se llega después de una larga y triste experiencia, resulta por demás justiciero rendir el homenaje debido a aquellos hombres que con exacta visión del problema, indicaron anticipadamente la solución. Hoy, mientras se trabaja en la construcción del camino trasandino de San Rafael a Talca por el paso del Pehuenche, y se lo proyecta unir a Buenos Aires mediante la ruta de Bowen-Lincoln, obra que beneficiará no ya a una ciudad, sino a la provincia de Mendoza toda, es un deber intentar el recuerdo de Villarino, de Basavilvaso, de Cerro y Zamudio, de Sourryere de Souillac, de Cabrera y, en especial, de Rawson y de Rosetti, que soñaron infructuosamente con la unión americana del Atlántico y del Pacífico.

ENRIQUE DÍAZ ARAUJO

EL SOBORNO DE LA ESCUADRA DE LA CONFEDERACION EN 1853 *

El soborno de la escuadra de la Confederación en junio de 1853, que al mando del contralmirante estadounidense John Halsted Coe bloqueaba el puerto de Buenos Aires, es en el fondo, un episodio más, demostrativo de la influencia decisiva del papel moneda porteño en la definición de la lucha por nuestra organización institucional. Y al decir papel moneda implícitamente está comprendido en la expresión la aduana de Buenos Aires, pues las rentas de éstas fueron las que acreditaron dicho papel y sirvieron para amortizarlo.

Al hacer esta afirmación aclaramos estar muy lejos de participar de la tesis a menudo mencionada, de que la disidencia porteña tuvo por causa el fin egoísta de conservar el mayor tiempo posible el tradicional monopolio rentístico unido al cual pretendía ejercer la hegemonía política. Creemos firmemente que la pléyade de porteños y provincianos eminentes que a lo largo de diez años mantuvieron en alto la causa de Buenos Aires, no lo hicieron por menguados intereses económicos; hubo en ellos un arraigado ideal político-institucional que surge nítido como corolario explicativo al término de la década de la secesión y reunión, como la ha llamado Joaquín V. González, con la unificación del país bajo la presidencia del General Mitre, jefe del porteñismo nacionalista, quien desde su aparición en el escenario político en 1852, bregó por los derechos de Buenos Aires en armonía con los intereses superiores de la nación.

Esto no implica tampoco negar la influencia decisiva del recurso utilizado por Buenos Aires, que recurrió en forma legítima a los bienes que podía disponer para afianzar su posición y hacer frente a la lucha con la Confederación (1).

* Como homenaje de nuestro Instituto al ilustre historiador recientemente fallecido, Prof. Don Carlos Heras, Jefe del Departamento de Historia de la Universidad Nacional de La Plata, reimpresimos hoy uno de sus últimos trabajos, aparecido en la Revista *Trabajos y Comunicaciones* Nº 11, de 1963, págs. 59 a 78.

(1) Sobre este tema véase: JAMES R. SCOBIE: *El desarrollo monetario de la República Argentina durante el período 1852-1865*, en: *Revista del Museo Mitre*, Nº 7, Buenos Aires, 1954, pág. 15-44.

(117) ROIGT, Honorio, op. cit., págs. 113/114.

(118) ROIGT, Honorio, op. cit., pág. 114.

El papel moneda jugó importancia decisiva en la definición del Sitio de Lagos, como lo jugaría más tarde en las campañas epilogadas en Cepeda y en Pavón; él le dio a la Provincia la soltura económica necesaria para costear ejércitos y escuadras y llegado el caso, como en el episodio que nos ocupa, desmoralizar al enemigo con la deserción pagada a buen precio.

Las cifras son de por sí elocuentes. El 1º de enero de 1854, al iniciar sus actividades el Banco de la Provincia, el papel circulante alcanzaba a 203.915.206 pesos moneda nacional corriente, de los cuales 125.264.394 provenían de las emisiones realizadas durante la dictadura de Rosas y 78.650.812 de las realizadas después de Caseros. Siete años más tarde el total de las emisiones circulantes, cuando ya se habían hecho apreciables amortizaciones previstas por las respectivas leyes, llegaba a 378.717.656 (2). Este aumento del papel moneda trajo como consecuencia la desvalorización del mismo, con todos sus fenómenos económicos conexos. El promedio del valor de la onza de oro, reconocido entonces como patrón, era \$ moneda corriente 274 1/4 en 1852 y llegó a \$ 386 de la misma moneda en 1861 (3). El total de papel emitido en el período 1852-1861 alcanzó a \$ 275.800.000 (4), a los que deben agregarse 106 millones fondos públicos (5), creados para hacer frente a los gastos ocasionados por las

(2) O. GARRIGOS: *El Banco de la Provincia*, Buenos Aires, 1873, pág. 124.

(3) Cuadros de promedios mensuales y anuales en: PEDRO AGOTE: *Informe del Presidente del Crédito Público*, tomo I. Buenos Aires, 1881, pág. 126.

(4) Las fechas y montos de las emisiones fueron las siguientes:

1852	Ley del 16-I y decreto 3-IV	\$ 10.300.000
	Decreto 31-VII y orden 1-IX	.. 13.500.000
1853	Ley 5 de enero	.. 20.000.000
	Id. 23 de marzo	.. 4.000.000
	Id. 8 de abril	.. 8.000.000
	Id. 17 de mayo	.. 10.000.000
	Id. 23 de junio	.. 25.000.000
1859	Ley 16 de julio	.. 30.000.000
	Id. 11 de octubre	.. 30.000.000
	Id. 25 de noviembre	.. 25.000.000
1861	Ley 27 de junio	.. 50.000.000

(5) Los fondos públicos se crearon por las siguientes leyes:

1858	- 2 de julio	\$ 12.000.000
1859	- 6 de mayo	.. 20.000.000
1861	- 10 de junio	.. 24.000.000
1862	- 30 de enero	.. 50.000.000

Es necesario advertir que no sólo para los fondos públicos se establecía el régimen de amortización, sino para el papel moneda inconvertible, creándose capitales amortizantes o derechos aduaneros adicionales que fueron el 2 1/2 % para las emisiones de 1859. Para las emisiones de 1861 se destinó el 10 % de la renta aduanera, previéndose también la continuidad de la amortización luego que la aduana pasara a depender de las autoridades nacionales, tal como se había establecido en los Pactos.

campañas de Cepeda y Pavón. Sumadas las emisiones de papel moneda y fondos públicos se llega a un total general de 389.400.000 de pesos moneda corriente, que en la proporción admitida de 25 \$ moneda corriente igual a 1 \$ fuerte, hacen más de 15 millones de pesos fuertes, deuda pública interna o verdadero empréstito forzoso, con cuyo monto pudo al final la Provincia disidente inclinar en su favor la solución del diferendo político nacional.

Mientras Buenos Aires se movió con holgura por tener moneda propia, renta tradicional y sana como era la aduanera y un Banco en creciente desarrollo índice de su poderío económico, la Confederación careció prácticamente de estos tres factores fundamentales para la vida y progreso de un estado organizado, y en vano utilizó toda clase de recursos para apuntalar sus maltrechas finanzas. Fracasado el intento orgánico del Estatuto de Fraguero, brillante expresión teórica cuya base fundamental era un Banco emisor, el gobierno de la Confederación se empeñó inútilmente en varias oportunidades en obtener mediante onerosas condiciones un empréstito exterior, fracasando también las medidas de coerción como lo fueron los derechos diferenciales, quedando por último librada a sus propios recursos, teniendo que recurrir para solventar gastos en los momentos de urgencia a los préstamos usurarios, especialmente del célebre aventurero de las finanzas Buschental.

En tanto Buenos Aires hacía frente cómodamente a sus compromisos con emisiones de papel moneda o lanzando a la circulación fondos públicos, el gobierno de Paraná cuando se produjo la campaña de Cepeda, para tener por lo menos una entrada segura arrendó las aduanas de Santa por 90.000 pesos fuertes mensuales y dos años más tarde, al disolverse el Poder Ejecutivo Nacional, después de Pavón, la angustia financiera obligó a hipotecar la propia casa de gobierno de Paraná a favor de Vicente del Castillo, probo ministro de Hacienda, quien vio garantizados los adelantos de su peculio hechos al tesoro de la Confederación. Mientras, la provincia porteña hacía frente a gastos extraordinarios de guerra con las ya tradicionales emisiones de papel moneda y fondos públicos.

Sin duda, en el desenlace del Sitio de Lagos fue donde más incidió la influencia del papel moneda inconvertible; él no sólo se utilizó para hacer frente a los gastos de guerra y pagar generosamente a las tropas sino también para sobornar a las fuerzas enemigas.

Durante los meses del sitio se hicieron cinco emisiones por un total de 67 millones de pesos moneda corriente. La más elevada se autorizó por ley de la Legislatura el 22 de junio de 1853 por un importe de 25 millones de pesos, "para pago y premio de los individuos de la Escuadra" bloqueadora mandada por Coe.

A fines de diciembre de 1852 cuando fracasada las negociaciones con Lagos, la fuerza de éste parecía incontenible, el gobierno de la ciudad dictó una serie de decretos de cuyo texto se desprende la decisión de luchar hasta los últimos extremos y acudir a toda clase de recursos para obtener la victoria.

Uno de estos decretos, de fecha 30 de diciembre, dispuso que desde el 1º de enero de 1853 los soldados ganarían doscientos pesos mensuales más cinco pesos diarios para rancho, suma ésta duplicada para los jefes y oficiales. El pago se hacía en mano propia, por comisiones pagadoras especiales y comenzarían el mismo 1º de enero, por semana adelantada, debiendo continuar así en lo sucesivo.

Poco más adelante comenzaron a publicarse avisos en los periódicos ofreciendo ventajosos contratos a quienes se engancharon en los distintos cuerpos. La prima inicial variaba según el término del contrato entre 500 y 2.000 pesos moneda corriente. Como los diarios de la ciudad circulaban en las trincheras enemigas, se trataba de corromper la conciencia de los soldados adversarios ofreciendo apetitosas retribuciones si se plegaban a la defensa de la ciudad.

La medida dio excelentes resultados, pues a poco andar los principales periódicos de la ciudad, "El Progreso" y "El Nacional", empezaron a publicar nutridas nóminas de soldados pasados al enemigo.

"El Progreso" del 21 de abril, sin duda con el objeto de tonificar el espíritu público abatido por la derrota sufrida por la escuadra mandada por Floriano Zurovsky, ocurrida el día 18, publicó una impresionante *Relación de los pasados desde el 3 de marzo hasta el 20 de abril* con sus nombres y apellidos. Suman en total 293 individuos de los cuales 29 eran oficiales, 42 cabos y sargentos, 4 alféreces y portabanderas y 218 soldados. Más adelante se hizo sentir el soborno, que culminó el 1º de julio con la defección en masa de la división mandada por el comandante Laureano Díaz.

Las oportunas emisiones de papel moneda permitieron a la Provincia contar con las dispendiosas sumas necesarias para cubrir todos los gastos originados por estos procedimientos extraordinarios y su monto sirvió también desde la iniciación del sitio para "gratificar" generosamente a quienes abandonaban la causa de los rebeldes, culminando en junio con la defección total de la escuadra bloqueadora.

Los gastos totales de guerra alcanzaron a 53.548.556 3/4 pesos moneda corriente, de los cuales 4.428.318.2 fueron eventuales, 25.577.601 1/2 extraordinarios y 6.302.000 reservados (6).

(6) Cifras publicadas en LA TRIBUNA, 13 de agosto de 1853, en Estado de entradas, pagos corrientes y atrasados de la Tesorería General, desde el 1 de enero de 1853 hasta fin de julio del mismo.

Ya al debatirse en la Sala de Representantes los días 4 y 5 de enero de 1853 la autorización para emitir los primeros veinte millones, el ministro de guerra General Pacheco, en reunión privada, había informado a los legisladores acerca de la necesidad de contar con abundantes recursos para hacer la guerra con todas sus formas. La exposición no figura en el Diario de Sesiones ni a ella se hizo mención en la discusión pública, pero no escapó a los cronistas, cuya labor informativa suple el laconismo de las actas. (7)

"El Nacional" del 7 de enero es suficientemente ilustrativo al respecto cuando informa en un párrafo... "Pero la guerra está ahí, que pide plata, plata, siempre plata, según las expresiones del ministro de guerra, en sesión privada; y la sala que ve en esta guerra la salvación de la Provincia y quizá de la República, debía en el acto entregar al Ejecutivo las sumas que exigía". Y agregaba en otro párrafo abogando por la supresión de la publicación diaria del movimiento de Tesorería, en el cual figuraban frecuentemente los gastos reservados: "Deseamos y trabajemos además por que venga el día en que desaparezcan de nuestros diarios las cuentas de Tesorería, que son una verdadera tabla de Pitágoras, buenas sólo para avergonzarnos". (8)

Posiblemente el párrafo lo había sugerido la partida consignada en la *Cuenta de Tesorería General del lunes 3 de febrero de 1853*, publicada en "El Progreso" del día 5, con el siguiente texto: "Al Oficial del Ministerio de Gobierno D. José M. de la Fuente para gastos reservados, resueltos en acuerdo general \$ 200.000". (9).

No obstante "El Progreso" había afirmado el día anterior: "La moral y justicia de la causa de la capital no necesita de medios infames para triunfar. Ella es demasiado poderosa, tiene a su disposición hombres y recursos bastantes para producir un escarmiento saludable sobre los rebeldes; y antes perecería que contar entre sus filas a hombres degradados, que por el vil aliciente del

Los gastos mensuales del Departamento de Guerra fueron: enero, 5.345.285; febrero, 6.645.054; marzo, 6.275.984; abril, 7.649.294; mayo, 8.802.980; junio, 9.791.461, y julio 9.133.713. Conf.: ANDRÉS R. ALLENDE: *La reacción de Buenos Aires después del Sitio de Lagos*, en: Universidad Nacional de La Plata. Labor de los Centros de Estudio, La Plata, 1940, pág. 123.

(7) La Sala de Representantes no tenía entonces taquígrafos y las actas no reflejaban en realidad el desarrollo de los debates. La sesión del 4 de enero, que duró varias horas, está resumida en el mal llamado Diario de Sesiones en 1 página.

(8) Suelto titulado *La Tabla de Pitágoras*. El subrayado es nuestro.

(9) Días más tarde, en la cuenta correspondiente al movimiento de tesorería operado el 12 y publicada el 14 figura la siguiente partida: "A. D. Mariano Casares, por objeto del servicio público: \$ 200.000".

dinero hubieren venido a engrosarlas, o más bien diremos a debilitar su moral". (10).

Agotada la primera emisión de veinte millones autorizada por ley del 5 de enero, el gobierno recurrió a la Legislatura en procura de otra autorización de carácter más general. Pidió una emisión de cuatro millones para el mes de marzo y ocho millones para los sucesivos hasta la completa pacificación de la Provincia. En la Sala se presentaron varias objeciones para otorgar en forma tan general la solicitud del P. E., y se requirió explicaciones detalladas a los miembros del gabinete. El representante Tejedor expresó su disconformidad por no haberse rendido cuenta de los veinte millones votados en enero y abogó por la conveniencia de fijar un presupuesto mensual, pues según había informado el Ministro de Hacienda, había gastos reservados que no entraban en la autorización, afirmación corroborada por el propio Ministro cuando oponiéndose a la presentación de la cuenta de inversión dijo: "...pero hay varios puntos que si se publican y llegan a noticia del enemigo se perdería tal vez el objeto propuesto en ellos", proponiendo entonces un diputado "que los gastos reservados podrían llamarse eventuales, lo mismo que cualquier pensamiento en cuya prosecución estuviere el gobierno, en lo que se seguiría la práctica de las demás naciones". La Sala votó la autorización por sólo cuatro millones con la obligación de "dar cuenta oportunamente de su inversión".

Las apremiantes necesidades de la guerra hicieron que pronto la Legislatura tuviese que considerar una nueva emisión de ocho millones. Lo hizo en sesiones del 7 y 8 de abril. Vélez Sársfield, como miembro informante de la comisión, admitió la conveniencia de no limitar al gobierno "pues sabe que puede surgir una necesidad o conveniencia de un monto crecido"... , a lo que agregó luego: "...Si se pasan mañana quinientos hombres del Ejército enemigo, habrá que premiarlos". Pese a la oposición de Tejedor a votar fondos sin sujetarse a un presupuesto mensual y del largo debate que sobrevino, la Sala aprobó la nueva emisión y por lo poco que recogió el acta quedó documentada la evidencia de que el gobierno invertiría buena parte de los fondos solicitados en gastos secretos cuyo destino todos sospechaban. (11)

(10) EL PROGRESO, 4 de enero, suelto titulado El Manifiesto de los Amotinados. La referencia al soborno se hace a raíz de un supuesto ofrecimiento hecho el 15 de diciembre al coronel E. Bustos por intermedio de una hermana, documentado por aquél en carta a Lagos. La hermana del coronel le había dicho: "...te mandan ofrecer quinientos mil pesos para ti, veinticinco mil pesos para los jefes, diez mil para los capitanes, y se deja a tu discreción el que asimes en proporción a las demás plazas...".

(11) DIARIO DE SESIONES DE LA SALA DE REPRESENTANTES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, 1853, Buenos Aires, 1864. Sesiones de los días 22 y 23 de marzo y 7 y 8 de abril.

Por cuarta vez la Sala volvió a ocuparse de una nueva emisión los días 16 y 17 de mayo. En ellas se repitieron las mismas objeciones y el ministerio tuvo que dar minuciosas explicaciones, terminando por obtener autorización para emitir diez millones de pesos moneda corriente, siempre con cargo de dar cuenta de la inversión, pero esta vez sería garantido el papel moneda con letras de Receptoría.

El proyecto para la quinta y última emisión, por 25 millones de pesos, tuvo entrada en sesión del 21 de junio. Lo presentó el propio ministro de Gobierno Don Lorenzo Torres, quien concurrió expresamente a la sesión. Al presentarlo, sin ninguna reserva, dijo que la emisión era "para pago y premio de los individuos de la escuadra y demás gastos necesarios que van a originarse".

La autorización se dio en la sesión del día siguiente, determinándose por el artículo 1º de la ley que la emisión era para atender los gastos de administración; no obstante, en el artículo 2º quedó establecido que no siendo por ahora conveniente la presentación del presupuesto de guerra, el gobierno "lo haría de los otros Ministerios dentro del término de quince días si le fuese posible". (12)

Lagos, que había organizado un gobierno regular de la campaña con sede en San José de Flores, protestó por estas emisiones cuyo peligro para el éxito de su causa advirtió desde el primer momento.

La protesta de Lagos corrió impresa con fecha de 4 de abril y la reprodujo "El Progreso" del día 8 (13). En ella desconoce validez legal al gobierno instalado en la ciudad, por haber la mayoría de los pueblos desconocido en acto expreso la delegación hecho en los representantes, por cuyo motivo ni el Gobernador ni la Sala "pueden autorizar emisiones de papel moneda, ni gravar, ni enagenar los bienes públicos". Declara nulo todo lo que se haga en tal sentido por autoridades incompetentes a las que hace responsables con sus personas y bienes como así también a los que firmen o emitan billetes.

Si Lagos negaba al gobierno de la ciudad facultades para sellar papel moneda, no entendía que la inhabilitación podía hacerse extensiva al gobierno rebelde. Como se documenta en las informaciones periodísticas, desde los primeros días del asedio, los sitiadores, apremiados por la escasez de recursos, tuvieron entre sus planes la idea de lanzar a la circulación papel moneda y aún habrían hecho una emisión clandestina en Montevideo. Así lo expuso en una nota dirigida por el ministro de Gobierno Lorenzo Torres al de Hacienda,

(12) *Ibid.*, pág. 49, sesión del 22 de junio de 1853.

(13) Editorial titulado *Audacia y Misericordia*.

Francisco de las Carreras, de fecha 11 de enero de 1853, en la que informa haber tenido noticia cierta de la liquidación de sueldos a las tropas de Lagos con billetes nuevos de 50 y 100 pesos "recientemente fabricados en Montevideo". Por lo que el gobierno no "puede prescindir del deber en que está de adoptar todas aquellas medidas conducentes a evitar los gravísimos males que esta pobre moneda traerá al comercio nacional y extranjero, y a toda nuestra campaña, endonde con el objeto de lisonjear y de engañar a la gente se ha hecho circular". (14)

Más adelante en otras oportunidades se aludió a las emisiones clandestinas. En la sesión de la Sala de Representantes del 8 de abril, en oportunidad de discutirse la emisión de ocho millones, el representante Portela afirmó que Urquiza tenía lista en Montevideo una prensa para imprimir 500.000 \$ en papeles de 100 para hacerlos circular en la campaña (15). No cabe duda que se pensó imprimir papel moneda en la *Imprenta del Ejército Federal* establecida en San José de Flores. "El Progreso" recogió la noticia el 31 de mayo abultando el propósito, pues según su información se trataba de crear una Casa de Moneda no sólo para hacer frente a los gastos de los rebeldes sino también con el propósito de entregar a Urquiza las cantidades necesarias para proseguir con la organización de la república, entre ellas los gastos ocasionados por el Congreso Constituyente y aún para abonar el préstamo hecho por el Brasil para cubrir gastos de la campaña de Caseros. (16).

El propósito de sellar moneda en Flores estuvo a punto de materializarse cuando, siguiendo el plan político trazado, se organizó definitivamente la campaña y se reunió la Convención Provincial encargada de expedirse sobre la Constitución aprobada en Santa Fe. Una carta interceptada de Vicente F. López a Francisco Pico de fecha 20 de junio de 1853 así lo demuestra. De su texto se desprende que López contrató en Montevideo a un experto llamado Mege quien se trasladaría con todo lo necesario para imprimir billetes y se lo indemnizaría con 20 onzas en caso de no utilizarlo. Era necesario obrar con rapidez para dar un golpe moral antes de que circulase la emisión proyectada por la provincia, aunque con pesimismo escribía: "...entiendo que por li-

(14) El texto de la nota en EL PROGRESO, 12 de enero de 1853. Al día siguiente el mismo periódico publicó un suelto titulado *Falsificación de moneda por los amotinados*, de cuyo mismo texto se deduce la alarma provocada por ella.

(15) DIARIO DE SESIONES, op. cit., sesión del 8 de abril y crónica de la misma noche más detallada en EL PROGRESO del 9 de abril.

(16) Suelto titulado *San José de Flores*.

gero que andemos, no vamos a estar en posesión del nuevo papel antes de aquella". (17).

El plan a desarrollar, de acuerdo con una información periodística aparecida posteriormente, ya aprobado por Urquiza, era el de lanzar a la circulación un papel moneda nacional de uso obligatorio en la parte de la provincia dominada por los rebeldes, destinado a absorber el papel moneda porteño; no sólo serían billetes de curso forzoso, sino que todos los habitantes tenían la obligación de convertir el papel moneda de Buenos Aires existente en su poder. Como la población se resistiría, la conversión se hacía bajo la presión de partidas policiales. Los comerciantes se negaban a admitirlo y simulaban ventas al fiado cuando en realidad secretamente cobraban en papel provincial. El propósito, según "El Nacional", no era sólo contar con un medio circulante sino rescatar el papel moneda de la Provincia, fácilmente convertible en oro por tratarse de un signo monetario acreditado.

Francisco Pico, flamante ministro de Hacienda, según la información era contrario a la emisión y lo que iba a resultar era que nadie iría a vender efectos a la campaña. (18)

La emisión no llegó a concretarse, pues sobornada la escuadra, el ejército empezó a desmoralizarse, el sitio se levantó de hecho, regresando Urquiza con sus tropas a Entre Ríos y trasladándose a Montevideo, López y Pico, visiblemente distanciados con el vencedor de Caseros.

Pero de cualquier modo el episodio es una prueba evidente de lo que podía el papel moneda, ya fuese nacional o provincial, en la definición de la lucha. Mientras unos lo utilizaron con el éxito previsto, los otros intentaron neutralizar este elemento de lucha, que demostró ser mucho más efectivo que las armas.

Los antecedentes reunidos nos permiten afirmar que el procedimiento del soborno fue utilizado por Buenos Aires y la Confederación. La iniciativa de usar el inmoral recurso partió de Buenos Aires. El Representante Portela presentó a la Sala, en sesión del 28 de enero de 1853, un proyecto por el que se

(17) EL NACIONAL del 28 de junio publicó la carta. López, que había sido miembro del Consejo de Administración nombrado por Lagos, acababa de ser nombrado ministro de Urquiza en Relaciones Exteriores y provisorio del Interior, en tanto que a Pico se le encomendaba la cartera de Hacienda. El decreto respectivo apareció en EL FEDERAL ARGENTINO del 3 de julio, órgano oficial del movimiento rebelde, publicado en San José de Flores.

(18) EL NACIONAL, 7 de julio, suelto titulado *San José de Flores - Papel moneda*. Hay en el suelto alusiones mortificantes para López, las que se repiten en el suelto de EL PROGRESO del día 5 titulado *Montevideo*, donde se llega a calificar a Pico y a López de "Junta de bribones".

declaraba pirata al vapor *Correo* usurpado por Urquiza a la provincia de Buenos Aires y se prometía un millón de pesos al que lo entregara al gobierno legal, debiéndose hacer igual declaración para los restantes buques enemigos. . . "según su valor respectivo".

El proyecto de Portela sospechamos que obedecía a tratos ya iniciados con Coe por emisarios de la plaza, y a ellos debía referirse José María Cordero cuando, en una carta al jefe rebelde, decía: . . . "Yo vigilo la conducta del Jefe: si éste quiere jugar alguna felonía, caeremos sobre él: dispense V. E. la libertad que me tomo de hablarle con esta franqueza; pero hago mi deber como argentino". (19)

El primer antecedente confederado lo da el apresamiento del bergantín goleta *Maipú* de la escuadrilla porteña por el vapor *Correo*, ocurrido el 17 de enero. El *Maipú*, mandado por el Capitán de Marina Tomás Craig, se entregó sin combatir, izando bandera blanca. Un mes más tarde, el 18 de febrero, el episodio se repitió con la rendición en la misma forma del vapor *Merced*, que se rindió luego de una breve persecución. Más adelante "El Progreso" atribuiría estos dos sucesos a la descomposición moral reinante en la marina de Buenos Aires, insinuando el soborno sin documentarlo. (20).

Alentado sin duda por estos episodios, Coe dirigió el 7 de Marzo una carta al Capitán de marina José Murature, al mando de la goleta *Santa Clara*, incitándolo a entregarse con el compromiso de pagarle el importe del buque" y de los gastos que U. haga para esta operación", los que no podían ser otros que el premio a entregarse a la marinería como precio de su traición. En su parte sustancial, sin ninguna reticencia ni circunloquio, la infame misiva decía textualmente:

Como dije a Vd. anteriormente se lo repito hoy. Vd. no tiene más que hacer que salir con su buque y venir a ponerse á mi costado contando con mi protección: y en el acto que Vd. lo verifique, pongo en sus manos el importe del Buque y de los gastos que Vd. haga para esta operación; pero esto debe ser muy pronto, pues Vd. ve que los sucesos se precipitan tan favorables para nosotros, y deseo que Vd. no pierda tiempo.

De un momento a otro sino hay transacción, la fuerza superior de nuestras armas a cuyo poder no tienen los citados como resistir pondrá en nuestras manos el triunfo mas completo, y ejecutando Vd. la operación que le indico habrá Vd. conseguido su fortuna y la felicidad de su familia. En esto se interesan muchos amigos de Vd. que Vd. conocerá a nuestra vista y desean que de Vd. este paso favorable para todos.

(19) DIARIO DE SESIONES, op. cit., pág. 8 y 9. La carta de Cordero del 28 de enero de 1853, en Adolfo Saldías, *Un siglo de Instituciones*, La Plata, 1910. Tomo II, pág. 62.

(20) *Traidores en la Marina*, título del editorial del 30 de abril de 1853.

Mi amigo querido, esto no necesita pensarse mucho, sino desición, considerar el estado crítico de su posición y los medios que Vd. tiene en sus manos para salvarse y quedar bien. Pronto manos a la obra sin pérdida de tiempo. Nuestra causa es justa y perfectamente bien sostenida, abundamos en recursos y diariamente los sucesos nos son mas favorables. Lo espera con un fuerte abrazo su amigo

Afmo. q.e. B.S.M.
Coe (21).

Si Murature no se dejó corromper, otros fueron seducidos por el mágico argumento del oro, lo cual demuestra que las promesas hechas al bizarro y honesto marino habían tenido carácter general.

El 18 de Abril de 1853 se trabaron en combate en las inmediaciones de la isla Martín García las flotillas de Buenos Aires y de la Confederación. Mandaba aquella el Coronel Zurowsky, quien enarboló su insignia en el bergantín *Enigma*, mandado por el inglés Turner. A poco de iniciado el combate Turner, por su cuenta, apoyado por un grupo de tripulantes de su nacionalidad, hace enarbolar bandera blanca, la que fue arriada con todo arrojo por el bravo Alejandro Murature, episodio repetido a lo largo del combate en cuatro ocasiones. La marinería leal mantuvo simultáneamente un doble combate con los traidores de a bordo y los adversarios embarcados en los buques enemigos, Zurowsky y Murature, después de luchar heroicamente no tuvieron otra alternativa que abandonar el barco y refugiarse en la *Santa Clara*, mientras el *Enigma* se pasaba al enemigo. El premio acordado a Turner por su "hazaña" alcanzó a 32.000 patacones y de acuerdo con versiones recogidas en los periódicos, Urquiza puso obstáculos a su entrega pues en el "contrato" previo se había estipulado que el *Enigma* no haría fuego a los buques confederados (22).

Apartir de este momento la escuadrilla de Coe ejerció el dominio de las aguas, del Río de la Plata, aunque el bloqueo nunca fue total pues en Mayo, el mes crítico, entraron al puerto de Buenos Aires 83 embarcaciones de cabotaje y ultramar y salieron 207 (23). No dejó de tener influencia en este número bastante crecido de los barcos que burlaban el bloque la tarifa cobrada por el propio Coe para permitir acceso al puerto bloqueado. El hecho era pú-

(21) ENRIQUE ZARACONDEGUI, Coronel de Marina José Murature, Buenos Aires, 1961, pág. 81-83. Publicación de la Secretaría de Estado de Marina - Subsecretaría - Departamento de Estudios Históricos Navales - Serie C. Biografías Navales Argentinas Nº 6. El autor reproduce fotográficamente el original, seguido de la versión tipográfica.

(22) *Id.*, *Id.*, pág. 45-53. El autor reconstruye animadamente con base documental el desarrollo del combate y en particular los dramáticos altibajos de la lucha a bordo del *Enigma*.

(23) He aquí el movimiento del Puerto de Buenos Aires durante los meses de enero a junio de 1853, de acuerdo con los datos mensuales publicados en el diario EL PROGRESO:

blico y lo denunció "El Progreso": "Los buques que han entrado a nuestro puerto de cuatro a seis días a esta parte y que están descargando a la vista de todo el pueblo, prueban que el bloqueo no existe". Y a continuación afirma. de acuerdo con las versiones circulantes, que Coe cobró 200 onzas a un buque inglés para desembarcar harina y cuatro mil patacones a otro francés; pero ocurrió que el capital de una fragata norteamericana denunció el hecho al jefe de la estación naval de los Estados Unidos, quien lo autorizó a descargar protegiendo por las baterías de la *Jamestown*, como así lo hizo sin oposición alguna por parte de Coe. (24).

El "British Packet" del día siguiente confirmaba las presunciones. La avidez de dinero de Coe resultó insaciable, pues, además de estas *coimas* recibidas para aliviar la escasez de alimentos en la plaza sitiada estaba ya en negociaciones para entregar la escuadra y retirarse a gozar del capital reunido a costa de su lealtad de marino.

	ENTRADAS				SALIDAS			
	Ultramar		Cabotaje		Ultramar		Cabotaje	
	Barcos	Toneladas	Embarc.	Ton.	Barc.	Ton.	Embarc.	Ton.
Enero	43	8542	369	8147	44	8589	420	9133
Febrero	42	8008	257	5655	58	11822	236	5657
Febrero	36	8008	257	6029	76	15822	312	7695
Abril	23	4347	220	5010	28	5546	367	7528
Mayo	8	1610	75	1103	30	6472	177	3328
Junio	18	3386	130	2370	22	4386	183	2283

JAMES R. SCOBIES, Significado de la Revolución del 11 de setiembre de 1852 en *TRABAJOS Y COMUNICACIONES*, Nº 10, pág. 164, nota Nº 34, ha publicado, tomando los datos de igual fuente, la estadística de embarcaciones entradas de diciembre de 1852 a julio de 1853. Nosotros hemos completado los interesantes datos agregando los correspondientes a las embarcaciones salidas del Puerto de Buenos Aires.

(24) Número del 8 de mayo, suelto titulado *El bloqueo ya no es bloqueo*. ERNESTO J. FITTE: *La escuadra de la Confederación Argentina y el bloqueo de Buenos Aires en 1853 en Historia* Nº 17, Buenos Aires, 1959, pág. 62-63, ha hecho las correspondientes transcripciones de *EL PROGRESO* y el *BRITISH PACKET*.

Estos "permisos" para burlar el bloqueo, están documentados también en dos fuentes extranjeras responsables. M. Maillefer, encargado de Negocios francés en Montevideo, comunicaba al Ministro de Relaciones Exteriores de su país con fecha 19 de julio de 1853 que Coe después de haber vendido las excepciones al bloqueo, había conluido por vender a la misma fuerza bloqueadora, había ido a Montevideo a ocultar la masa de oro, premio de su traición, engrosada robando hasta la parte de sus cómplices. Conf. *REVISTA HISTORICA*, Tomo XVII - Nº 49 y 50 - Montevideo 1951, pág. 292.

El otro testimonio es de THOMAS J. PAGE, quien dice textualmente: "Era notable la habilidad de la escuadra para no dar en el blanco móvil de estos "almacenes flotantes" y resultaban divertidas las maniobras para no interceptar buques a los que se les había permitido entrar previo soborno". Conf. *La Confederación Argentina* - Traducción de Juan FRANCISCO WESLEY - Prólogo y notas de MANUEL E. MACHI - Entre Ríos, 1854, pág. 40.

Todo el período del bloqueo transcurrió entre rumores de soborno, habiéndose formado conciencia pública acerca de la posibilidad del mismo. No obstante que Coe hiciera protestas de fidelidad, Urquiza desconfiaba de él y de la escuadra en general. Coe, para desvanecer toda sospecha, le escribió el 6 de mayo:

"Respecto del oro con que esta comprando la autoridad de la plaza sitiada, estoy conforme con el pensamiento de V. E.: todo es absurdo. Si como también me han dicho algunos amigos se hacen referencias a nuestros marinos, puedo asegurar a Vd. que son incorruptibles: V. E. tiene sobradas pruebas de su lealtad, en circunstancias que no tenían ni ropa ni comida, y mucho menos lo serían ahora que son vencedores de sus enemigos". (25)

Los hechos posteriores demostraron el fundamento de las sospechas de Urquiza.

La eliminación del bloqueo mediante el soborno fue planeada como hecho visto desde los primeros días del mismo, cuando aún no había tenido el carácter formal de operación de guerra previamente comunicada; fracasado entonces el intento, la idea persistió y se decidió reiniciar los ofrecimientos después de la derrota sufrida por la escuadrilla porteña el 18 de abril.

A principios de junio la situación de la plaza se tornaba insostenible. Existía dentro de la misma una fuerte corriente contraria a la prolongación de la resistencia: los víveres comenzaban a escasear, las fuerzas de los sitiadores aumentaban día por día y se anunciaba la llegada de nuevos contingentes provinciales, todo hacía presumir la proximidad de la derrota. En tanto, Urquiza y Lagos desarrollaban un plan político destinado a reducir al ámbito de la resistencia a siete parroquias de la ciudad que aparecerían luchando contra toda la Confederación oponiéndose a la organización constitucional del país. En efecto; aprobada la Constitución y leyes complementarias, el Congreso destacó una comisión para presentarlas a Urquiza y a las autoridades de la Provincia, ya sean a las rebeldes o a las existentes en la ciudad. La comisión presentó el código constitucional a Urquiza, quien lo promulgó el 25 de Mayo y fijó el 9 de Julio para ser jurado en todo el país. Presentada la Constitución al general Lagos, éste decidió convocar una Convención Provincial para que se pronunciara sobre ella, como así también sobre las leyes complementarias. Si la Convención, como era de esperarse, se pronunciaba favorablemente, la causa soste-

(25) JUAN A. GONÁLEZ CALDERÓN, *El General Urquiza y la Organización Nacional*. Buenos Aires, 1940, pág. 218.

nida por la ciudad estaba perdida. Quedaría solamente varios barrios de la ciudad oponiéndose a la Constitución Nacional. (26)

En esta emergencia y antes de que se reuniese la Convención, se iniciaron las conversaciones con la escuadra para provocar su deserción de la lucha, ya sea retirándose o entregándose a las autoridades de la plaza, acto que traería como efectivamente ocurrió, la desmoralización del ejército sitiador y el levantamiento del asedio.

Difícil será precisar documentalmente cuándo se iniciaron las negociaciones y quiénes fueron los emisarios de la ciudad: sólo podemos conjeturar que desde el comienzo ellas fueron favorablemente acogidas, tanto por las tentadoras sumas que ofrecieron, como por el clima de descomposición moral existente en la escuadra, agravada por la falta de pago, del cual no participaron, justo es recordarlo, prestigiosos jefes de la misma.

En carta del 27 de junio de 1853, Mr. John Pendleton, Encargado de Negocios de los Estados Unidos, informaba a su gobierno: "En las dos o tres últimas semanas, confidencialmente se creía en la ciudad, que el negocio estaba arreglado y que Coe sólo esperaba para pasarse estar seguro de la entrega del dinero.

En realidad estas negociaciones estaban pendientes: varios intermediarios estaban actuando y no era cuestión más que del monto que se pedía por un lado y lo que se ofrecía por el otro; siendo tan público y el tema de conversación tan general en la ciudad que yo supongo que difícilmente ningún oficial ni hombre embarcado, o en tierra o en la ciudad, no tuviera conocimiento de ello.

Se decía que el general Urquiza tenía informes antes de que ocurriese y que había llamado a Coe a su cuartel general pero que éste encontró los medios de permanecer fuera de su alcance, cosa que era difícil de hacer desde que tenía el mando de todos los barcos y los oficiales principales participaban de la negociación" (27).

Otro documento que concuerda con el anterior es la carta de Bernardo S. Balcarce dirigida a Coe el 26 de junio dándole el tratamiento de querido primo. En ella, después de repudiar la publicación hecha en Montevideo en la Prensa Uruguaya acerca de su presunta intervención en el envío a bordo del

(26) Conf. CARLOS HERAS. *La Convención de San José de Flores que examinó la Constitución Nacional de 1853*, en *Trabajos y Comunicaciones* N° 6, La Plata, 1956, pág. 81-96.

(27) El oficio de Pendleton lo publica FITTE, op. cit., pág. 63-64. JAMES R. SCOBIE transcribe uno de sus párrafos en *Los representantes británicos y norteamericanos en la Argentina*, publicado en *El significado de la revolución del 11 de setiembre de 1852*, en *Trabajos y Comunicaciones* N° 10, Buenos Aires, 1961, pág. 164.

Correo de dos baúles incendiarios, hecho ocurrido el 7 de junio, agrega que, por otra parte, no existió "motivo para obrar de semejante manera contra Ud...", y continúa más adelante "...Ud. sabe, estimado pariente, a quién fue confiada la misión de entenderse con Ud. sobre la devolución de nuestra escuadra. Yo estaba en los pormenores de todo y también de la decisión de Ud. respecto de ponerse a las órdenes del gobierno con toda ella. Esta firme resolución de Ud. data desde más de un mes a esta parte..." (28).

Estos dos testimonios sobre la antigüedad de la negociación para la entrega de la escuadra concuerdan con la afirmación hecha por el Ministerio de Hacienda en la Sala de Representantes del 17 de mayo, al oponerse a la presentación de la rendición de cuentas pedida por algunos representantes antes de votar una nueva emisión. En esa oportunidad el Ministro aludió a la "imprudencia de presentar las cuentas que descubrirían operaciones serias del Gobierno, de cuya responsabilidad en ese caso declinaba".

Los buques integrantes de la escuadra no se presentaron simultáneamente. El 18 de junio "El Nacional" dio la noticia de haberse pasado el 16 el pailebote *El Rayo*, que estaba en Palermo: ese mismo día 18 se entregaba el bergantín *El Federal*, mandado por el coronel José M. Pinedo, y otro pailebote que no pudo entrar por haber varado en los juncos. El 20 a la madrugada se presentó Turner con el bergantín *Enigma*, y antes de terminar el día, el grueso de la escuadra, compuesta por los vapores *Correo*, *Merced* y *Constitución*, el bergantín goleta *Maypú* y el buque *Once de Septiembre*, "sin que faltase en ella más persona que el Sr. coronel Coe que ha quedado de la corbeta de guerra norteamericana y por cuya razón su segundo jefe que es el Sr. Cavazza ha venido a ponerse a las órdenes del Exmo. Gobierno de la Provincia" (29). Más tarde, el 28, Murature comunicó al Ministro de Guerra haberse puesto a

(28) La carta de Balcarce a Coe en EL NACIONAL del 27 de junio. La desconfianza de Urquiza acerca de Coe era notoria. FITTE, op. cit., pág. 58 transcribe del COMERCIO DEL PLATA de Montevideo, correspondiente al 20 de junio, una carta de Buenos Aires, fecha el 6 del mismo mes, en la que se informa que Urquiza había querido embarcar 500 hombres para prevenirse de la deslealtad del jefe de la escuadra, a lo que éste se opuso; le dio orden entonces de bajar a tierra, la que fue desobedecida por Coe. También los diarios recogieron la versión tomada de la PRENSA URUGUAYA de Montevideo, de haberse intentado volar el vapor *Correo* con dos baúles incendiarios, sindicándose como vinculado a la tentativa a Bernardo S. Balcarce, pariente de Coe, de quien publicaron cartas tachadas luego de apócrifas. Versiones que circularon entonces atribuyeron el envío de los baúles a Diógenes Urquiza, para castigar la deslealtad de Coe. EL NACIONAL del 27 de junio publicó bajo el título *El baúl infernal de Urquiza las supuestas cartas de Balcarce a Coe*, la nota de éste a Urquiza denunciando el atentado y la orden del día expedida por éste con tal motivo. EL PROGRESO del 21 de junio se ocupó del mismo asunto en Crimen horrendo.

(29) Nota de José Murature a bordo del Buenos Aires dirigida al Ministro de Guerra, fechada el 20 de junio, en *Boletín Oficial* en EL PROGRESO del 22 de junio.

las órdenes del gobierno la ballenera armada *Manuelita* que salió del Riachuelo de Palermo mandada por Manuel Aguilar.

En tanto Coe se trasladaba a bordo del buque de guerra norteamericano *Jamestown*, surto en las balizas exteriores al mando del capitán Samuel W. Downing, a quien el día anterior envió un oficial "requiriendo protección y amparo, pues la escuadra estaba amotinada y había decidido pasarse al bando contrario. (30)

Distintas son las sumas anotadas por los diversos autores que se han ocupado del tema acerca del total invertido por el Gobierno de Buenos Aires para sobornar la Escuadra de la Confederación y de la cantidad entregada a Coe.

José Luis Bustamante, contemporáneo del suceso, la establece en diez millones de pesos moneda corriente, aproximadamente (31). Ernesto Quesada, quien dice haber tenido en sus manos el recibo original firmado por Coe, habla de 26.000 onzas, que al cambio de esos días representaban cerca de nueve millones de pesos moneda corriente (32). Por su parte Saldías habla de "5.000 onzas de oro entregadas a Coe, sin perjuicio de las otras recompensas a jefes, oficiales y soldados". (33). Estas últimas, como veremos han quedado documentadas. Ramón J. Cárcano precisa, de acuerdo con una carta existente en su poder, que Carlos Calvo, agente de Buenos Aires en Montevideo fue "el iniciador y ejecutor del soborno de Coe..." Fija la cantidad, lo mismo que Quesada, en 26.000 onzas de oro. Recoge además la versión de que le fueron entregadas a Coe por Juan B. Peña en su escritorio particular "... dándole la espalda y estirando para atrás las manos le dije "Tome: yo no sé nada de esta operación". Es doblemente inexacta la aseveración de Cárcano, pues ni Coe bajó a tierra después de su traición, ni Peña le entregó el dinero, cuya cantidad por otra parte, fue considerablemente menor (34).

(30) Nota de Downing al Encargado de Negocios de los Estados Unidos J. B. Pendleton del 29 de junio aclarando su conducta y nota de éste a su gobierno narrando los sucesos. Ambas comunicaciones las ha publicado FITTE en op. cit., pág. 65-67.

(31) *Bosquejo de Historia Civil y Política de Buenos Aires...* Buenos Aires, 1856, pág. 257-258.

(32) Pujol y la época de la Confederación Argentina, pág. 10 de la separata de la *Revista de Ciencias Políticas*, año VIII, Tomo XV. Textualmente dice Quesada: "El gobierno porteño sin embargo no reparó en medios, comenzando por comprar desvergonzadamente al norteamericano Coe, almirante de la Confederación y a quien se le pagaron 26.000 onzas de oro para que entregara los buques bajo su mando, obligándolo a firmar el recibo del precio de su traición, documento original que he tenido en mis manos no hace mucho tiempo todavía".

Es posible que Quesada haya conocido el recibo firmado por Coe; pero es inexacta la cantidad por los documentos que mencionaremos más adelante.

(33) ADOLFO SALÍAS, *Un Siglo de Instituciones...* Tomo II, La Plata, 1910, pág. 63.

(34) RAMÓN R. CÁRCANO, *Del Sitio de Buenos Aires al Campo de Cepeda*, Buenos Aires, 1921, pág. 212-213.

La cifra de 26.000 onzas también es aceptada por Juan A. González Calderón sin fundamentar su afirmación (35). El Encargado de Negocios de los Estados Unidos John Pendleton, en la comunicación citada el 27 de junio afirma que Coe recibió 200.000 dólares, fijándose la misma cantidad o una suma superior para distribuir entre los oficiales y tripulantes (36).

En su documentado trabajo Fitte, después de citar las cifras mencionadas por los diversos autores, no se inclina por ninguna de ellas (37).

Nosotros hemos tenido la satisfacción, si es que puede usarse ese vocablo en tan desgraciado episodio, de hallar en el Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, *Sección Tribunal de Cuentas*, la rendición documentada de lo que se invirtió en la desdichada negociación que puso término al bloqueo cumplido en forma tan singular por la escuadra mandada por Coe. Conocíamos la documentación desde hace muchos años, habiéndola comentado en nuestras clases de Historia Argentina, dadas en la Facultad de Humanidades, y comunicado su existencia a nuestro apreciado amigo el capitán de fragata Héctor Ratto, quien poco antes de su fallecimiento se había propuesto escribir sobre el tema (38).

El legajo original, archivado en la carpeta número 155 del Tribunal de Cuentas, se titula: *Cuentas referentes a la distribución de premios a las tripulaciones de la escuadra que mandaba el Comandante Coe*. En él se encuentran los recibos globales, planillas de distribución del premio a los tripulantes de algunas embarcaciones de menor importancia, cinco recibos que no se refieren a la marina, pero sí a distribución de dinero, entre ellos el correspondiente a la división del coronel Díaz y una planilla final de rendición de cuentas fechada el cuatro de agosto de 1853. El total de la inversión alcanza a 5.787.000 moneda corriente (39), más 3.738 onzas de oro, las que va-

(35) JUAN A. GONZÁLEZ CALDERÓN, *El General Urquiza y la Organización Nacional*, Buenos Aires, 1940, pág. 218.

Esta cantidad de 26.000 onzas de oro la menciona también PAGE en op. cit., pág. 40, pero dándole carácter de rumor. "El rumor popular establecía que este acto era la consumación del soborno, el que se especificaba con la entrega de 13.000 onzas al comandante de las fuerzas, e igual suma para los oficiales y las tripulaciones. Por la exactitud de estos dichos no puedo atestiguar, los cito por rumores de la época propalados ampliamente".

(36) FITTE, op. cit., pág. 64.

(37) *Ibid.*, pág. 61-62.

(38) HÉCTOR R. RATTO, *Las Escuadras desde el Pronunciamiento de Urquiza hasta la sanción de la Constitución de 1853*, en *Anuario de la Sociedad de Historia Argentina*, 1942, Buenos Aires, 1943, pág. 81.

(39) En la planilla de rendición titulado *Comisión Pagadora del Centro [1] Relación de las cantidades que ha recibido la misma de la Tesorería General y su distribución con arreglo a órdenes superiores* se ha deslizado un pequeño error, pues da como invertidos \$ 5.787.818 en papel moneda corriente. El total de lo invertido en recompensas a la división del Coronel Díaz fue de \$ 202.850 de los que \$ 60.000 se entregaron a éste.

loradas a \$ 339, cuya cotización figura en uno de los recibos, hace \$ 1.157.142, los que sumados a la cifra anterior dan 6.944.142 pesos. Descontados los recibos que no se refieren a la escuadra, que suman pesos 288.000, quedan pesos 6.656.142, que sería la suma total pagada a los jefes, oficiales y tripulantes de la escuadra confederada. Esta cifra difiere escasamente con el total de 6.300.000 anotados en un libro manual de caja proveniente de la Contaduría de la Provincia, bajo el título de *Reservados de Guerra*. (40).

Esta cantidad está confirmada en el *Estado de las entradas pagos corrientes y atrasados de la Tesorería General desde el 1 de enero de 1853 hasta fin de julio del mismo año*. Allí figuran en el Departamento de Guerra como salidos para cubrir gastos reservados 6.302.000 pesos moneda corriente (41).

Fijada la suma global veamos los detalles de la inversión, cuyos recibos figuran en el mencionado legajo.

A Coe le fueron entregados un millón de pesos moneda corriente, más 3.000 onzas de oro, que al cambio de \$ 339 hacen \$ 1.017.000; traicionó pues a su causa por \$ 2.017.000 moneda corriente. El recibo correspondiente está firmado por Ambrosio Cané, a nombre de Ambrosio P. Lezica, y está fechado el 27 de junio.

El comandante José M. de Pinedo firma un recibo por cuatrocientos mil pesos, de los cuales ciento seis mil son para entregar a los oficiales y tripulación del bergantín goleta *Federal* y pailebote del mismo nombre, cuyas planillas de distribución, nombre por nombre, constan en el legajo.

Manuel P. Rojas, Guillermo Turner, Federico Leloir y Felipe B. Larrosa, este último por el coronel Luis Cabasa, firman tres recibos, el 28 de junio, 4 y 11 de julio, por 2 millones; 1 millón y 350.000 pesos, respectivamente, sin especificar a qué barcos, jefes, oficiales y tripulaciones corresponden, diciendo

(40) ARCHIVO HISTÓRICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. Contaduría de la Provincia, Libro 5 titulado D. de Guerra 1851-52, pág. 27, Est. 29 a-3-170.

Las salidas anotadas para gastos reservados son las siguientes:

Junio	22	\$	150.000
	27	\$	400.000
	27	\$	1.200.000 y 51.000 metálico
	28	\$	2.000.000
Julio	4	\$	1.000.000
	11	\$	550.000
	20	\$	1.000.000

(41) Sospechamos que gastos de esta naturaleza también se imputaron a una abultada partida de eventuales de guerra cuya suma alcanza a \$ 4.428.318,2. También nos ha llamado la atención en el Estado... la fuerte salida por eventuales de Hacienda que asciende a \$ 4.400.092,1. ¿Se habrán pagado con ellos otras sumas a los mercenarios de mar y tierra?

solamente que son para abonar el premio acordado a la escuadra. Falta en el *Legajo* un recibo por un millón de pesos, firmado por Lezica el 20 de julio, que figura en la planilla de rendición.

No hay duda que el reparto se hizo documentadamente, mediante planillas por embarcación, consignando el nombre de los favorecidos y la suma acordada. En el *Legajo*, como hemos dicho, están las nóminas de distribución del premio hecho por Pinedo a las tripulaciones de los barcos citados; a los marineros se le dieron 500 pesos a cada uno y a los oficiales hasta un máximo de 12.000 pesos, según su grado (42).

El Ministro de Guerra y Marina general Paz se preocupó por la rendición detallada de las cuentas. En efecto, el 30 de setiembre pasó a los Contadores Generales la siguiente nota:

“El Gobierno ha dispuesto que a la mayor brevedad posible procedan Uds. a informar a este Ministerio de las cantidades que se hubiesen abonado por razón de premio a la Escuadra enemiga que se sometió a la autoridad legal así como por cualquier otros gastos y pagos anexos a la misma determinándolas de un modo preciso y circunstanciado”.

Al pie de la nota existe la siguiente anotación sin firma: “Se pasó una nota el 1 de octubre en cumplimiento de esta orden” (43).

En cuanto a la participación de Ambrosio P. Lezica, se debió a su carácter de capitalista vinculado al gobierno por ser el proveedor oficial del ejército; él adelantó dinero y obtuvo mediante su influencia préstamos de otras personas adineradas. Tal se deduce de la carta que él mismo publicó el 1 de abril de 1857 en “*El Nacional*” para aclarar ciertas alusiones hechas en la prensa sobre su actuación durante el sitio.

En la carta explica cómo él facilitaba moneda de oro al gobierno en casos de urgencia, garantida por letras de tesorería. En cuanto a su participación en el soborno, dice:

(42) Las nóminas generales no las hemos podido localizar, pero ellas existieron, como se deduce de la siguiente anotación hecha en un borrador sin firma intercalado en el *Legajo*. . . “Agosto 17 de 1853. N° 1641. Documento de cargo por la Tesora. Devolución de un sobrante de la comisión pagadora de la distribución del premio a los que se pasaron con la Escuadra de Coe. Está en el archivo con las listas de los premiados”.

No hemos podido confirmar si se estableció una escala uniforme basada en el grado para recompensar a los pasados de la escuadra, tal como se hizo con los del ejército, según consta en nota original fechada el 21 de julio, existente en el mismo legajo, dirigida por el Ministro General Paz a la Comisión Pagadora del Centro. La escala fue la siguiente:

Sargento mayor, \$ 4.000; capitanes, \$ 1.500; tenientes, \$ 1.000; subtenientes \$ 800; sargentos, \$ 300; cabos y banda, \$ 250; soldados, \$ 200.

(43) La emisión fue de 25 millones. DIARIO DE SESIONES, op. cit., pág. 49-51.

"Pasada la escuadra en el día 20 de junio no había en Tesorería dinero o no era hora de abrir la oficina y era urgentemente necesario entregar en ese momento, que serían las nueve de la mañana un millón de pesos para pagar a bordo de los buques que aún no se habían entregado, y llamado entonces ante los tres Sres. Ministros, éstos me manifestaron el conflicto, y me pidieron que a toda costa proporcionase esa suma. Yo no tenía un medio real del Tesoro Público: yo no tenía las letras de aduana pues éstas sobraban como garantía en poder de los prestamistas de oro y corriendo por entonces todos los riesgos, salí del Ministerio y antes de media hora puse en manos del Sr. General Paz, el millón de pesos, que él entregó en presencia de los otros dos Sres. Ministros al que había venido de a bordo de la escuadra.

Horas después, la escuadra toda estaba en nuestro poder, pasando el Gobierno a la Sala de Representantes solicitó la emisión de veinte millones, que en efecto sancionó.

Hecha la emisión, se devolvió el oro a los Sres. Comerciantes; éstos me devolvieron las letras de aduana, y yo las devolví a la Tesorería General. Allí están las constancias, Sr. Redactor. Allí puede Vd. verlas y si quiere puede después preguntar al Sr. Riestra Ministro de Hacienda que conoce con toda exactitud esto mismo" (44).

Escapa a nuestro propósito seguir en detalle las andanzas posteriores de Coe hasta su regreso a los Estados Unidos, donde tuvo que rendir cuenta de su infame conducta ante un tribunal; sólo diremos que contó con la protección del capitán Downing, comandante del *Jamestown*, para esperar río afuera el precio de su traición; allí permaneció varios días, pues no olvidemos que el grueso de la escuadra se pasó el 20 de junio, la Sala votó la emisión de 25 millones el día 22 y el recibo a nombre de Lezica está firmado por Cané el 28.

Los documentos provenientes de los diplomáticos americanos publicados o resumidos en los trabajos que hemos citado de Fitte y Scobie, demuestran que con él se tuvieron a bordo del *Jamestown* atenciones en pugna con su desleal conducta de público conocimiento, todo lo cual está confirmado por Gallardo, quien ha hecho una interesante reseña basada en las memorias del cirujano del barco yankee Charles S. Foltz (45).

(44) Tan interesante carta, publicada a 4 años del episodio, no fue rebatida, lo que indica la exactitud de las afirmaciones de Lezica. Este, en el extenso documento, también aclara muchos otros detalles. Expresa no haberse entendido nunca con el doctor Torres, sino con el General Paz, Ministro de Guerra y que en varias ocasiones durante el Sitio hizo fuertes anticipos al Gobierno, habiéndose visto en la necesidad de pedir dinero sobre su crédito a los Srs Lumb, Samuel Hale, Medrano, Saavedra y otros. De acuerdo con sus aseveraciones, su actuación le costó "la pérdida de algunos cientos de miles de pesos" y que sus establecimientos de campo fueran arruinados por las fuerzas sitiadoras.

(45) GUILLERMO GALLARDO, *La caída de Rosas y la traición de Coe en el relato de un testigo*, en *Historia*, N° 18, Buenos Aires, 1960, páginas 265-289.

Cuando la *Jamestown* regresó de los Estados Unidos, Downing tuvo que responder de su sospechosa conducta ante un tribunal. El "Nacional Argentino" de Paraná (46) reprodujo del "Mercurio de Valparaíso" una extensa noticia del proceso remitida por un corresponsal anónimo, en correspondencia fechada en New York el 17 de agosto de 1854.

"La Corte Marcial marítima, expresa el corresponsal, se abrió el 6 de julio último en el Arsenal de Filadelfia presidida por el capitán Gregory y doce vocales de igual graduación". Actuó de fiscal Mr. Reck y se le formularon los siguientes cargos:

- 1º Conducta escandalosa y tendiente a relajar y destruir la buena moral. Este capítulo se refiere casi todo a la ayuda prestada a Coe.
- 2º Conducta indigna de un oficial.
- 3º Negligencia en sus deberes.
- 4º Desobediencia de las órdenes superiores.
- 5º El haber causado por su descuido que encallase la fragata de su mando".

Coe no compareció en el juicio porque cuando tuvo noticia de su realización se ausentó de los Estados Unidos.

El primer testigo en declarar fue el cirujano Flotz, quien en síntesis reprodujo todo lo publicado en sus memorias resumidas por Gallardo en el trabajo ya citado.

Declaró luego el Encargado de Negocios Pendleton, quien había denunciado a las autoridades navales de los Estados Unidos los turbios manejos de Coe "por cuya instigación el capitán Downing ha sido procesado". Pendleton, en lo que se refiere a Coe, repite lo contenido en sus comunicaciones al Secretario de Estado publicadas por Fitte y formula otros cargos contra Downing especialmente relacionados con el abastecimiento ilícito de la ciudad.

Declararon en el proceso, el segundo cirujano Federico Hornes y el contador Juan S. Gulik, quien alude a los depósitos de dinero hechos en la *Jamestown*, citados en las memorias de Foltz, y agrega un dato interesante. "Oí como rumor corriente que Hale fue el agente de la ciudad de Buenos Aires que pagó el dinero por la venta de la escuadra, no se que se trajese ningún dinero a bordo". Esta intervención de Hale está confirmada en una segunda declaración de Pendleton, quien agregó, saber que el capitán Confield "había sido uno de los agentes para hacer el contrato con Coe, y que había logrado trampearle parte del dinero...".

(46) Número correspondiente al 11 de diciembre de 1854.

También fue llamado a declarar el ex Ministro en el Brasil, Roberto C. Schenck, quien poco agregó concretamente en lo relativo al soborno de Coe y se refiere particularmente a lo que presencié cuando la escuadra entró en Buenos Aires y los rumores circulantes sobre la protección dada por Downing a Coe que fueron "un motivo de vergüenza y mortificación para los ciudadanos de los Estados Unidos que residíamos en Buenos Aires". También declaró que los ministros de Inglaterra y Francia Charles Hotham y Caballero de Saint Georges se pronunciaron enérgicamente contra la conducta de Downing.

El anónimo corresponsal termina su crónica con esta información:

"El proceso se falló el 25 de julio de 1854 y el tribunal se disolvió de inmediato, elevando su veredicto al Gobierno sin darlo a publicidad como es de rigor"

CARLOS HERAS