

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DEL INTERIOR

PRESENTADA

AL CONGRESO NACIONAL

EN SUS SESIONES DE 1876



BUENOS AIRES

IMPRESA A VAPOR DE "EL RIO DE LA PLATA", PIEDAD 142.

1876

Honorables Señores Senadores y Diputados:

Por segunda vez vengo á cumplir el precepto constitucional que impone á cada Ministro la obligacion de presentar al Honorable Congreso la reseña de los actos administrativos, realizados en la esfera que le está designada por la ley; y al hacerlo me es satisfactorio consignar ante todo, que el año trascurrido ha sido de paz para los pueblos de la República, que despues de las agitaciones pasadas han renovado sus poderes constituidos en medio de un órden y tranquilidad de que pocas veces hemos gozado.

Es consolador que al menos hayamos podido conservar este bien inestimable entre tantos males desencadenados contra la prosperidad Nacional, cuando la crisis comercial, agravada por las agitaciones de los partidos, hacian temer complicaciones de todo género en el porvenir. Pero la conviccion profunda que los habitantes de la Nacion abrigan de que la paz es la base única de todo progreso, y el buen sentido político del pueblo Argen-

tino que ha salvado al país en tantas ocasiones, han presidido esta época de reconstrucción social y de severo aprendizaje, de la que ha salido felizmente incólume la unidad nacional y el principio de autoridad que afianzasteis con vuestra sanción.

El Sr. Presidente de la República en su mensaje del año anterior os decía con razón: «Busco de donde podrían venir nuevas perturbaciones y no lo encuentro.»

Y en efecto, los poderes constituidos de la Nación habían concurrido eficazmente á producir la paz y á garantizarla por todos los medios á su alcance: el Congreso dictando la ley de amnistía y el Ejecutivo dando fiel cumplimiento á sus preceptos é invitando á entrar en el ejercicio de su ciudadanía activa á todos los que no eran reos de delitos comunes.

El resultado de estos actos debía ser necesariamente la paz, permanente é inalterable, porque está en el corazón y en los intereses del pueblo argentino.

POLITICA INTERNA

Estando encargado el Ministerio del Interior de cultivar las relaciones que existen entre el Gobierno Federal y las Provincias en su capacidad de tales, una de sus mas altas funciones es la que se refiere á la política interna: y debo decir con satisfaccion que en el año transcurrido no se ha presentado ejemplo alguno de perturbacion en las provincias ni de desinteligencia con el Gobierno General.

Es quizá la primera vez que esto ocurre en la historia de nuestra vida nacional y es justo notarlo, como un progreso alcanzado en las prácticas de la democracia y como un síntoma precursor de largos días de tranquilidad y de orden.

Las alarmas que en mas de una ocasion se produjeron, reconocian por causa temores ó anuncios de invasiones del exterior; y los complots contra la situacion actual, descubiertos ó abortados por sí mismos, demostraban la impotencia de sus autores para realizar sus propósitos subversivos. Unos y otros escollaron siempre ante la actitud decidida del pueblo que rechaza y condena enérgicamente toda insinuacion á la revuelta.

Así, las Provincias de Santiago del Estero y de Entre-Rios han podido mantener el orden sin requerir el auxilio del Poder Nacional. El batallon 9 de línea que permanece en Santiago no ejerce allí otras funciones que las que le confiere el Juez á cuya disposicion se halla, y su presencia solo tiene por objeto garantir los fallos de la justicia federal.

Los temores á que dieron lugar denuncias autorizadas que afirmaban la existencia de fuerzas organizadas en el Estado Oriental para invadir la Provincia de Entre-Rios, obligaron al Poder Ejecutivo á tomar algunas medidas para prevenir cualesquiera eventualidades, poniéndose al efecto de acuerdo con el Gobierno de aquella Provincia para proceder á la organizacion de su guardia nacional, sin decretar no obstante su movilizacion. El Coronel Ayala, nombrado Comandante en Gefe de ella, fué encargado de llevar á cabo aquella resolucion, bastando felizmente estas medidas para que se desvaneciera el peligro anunciado.

Las demás Provincias no han ofrecido ocasion ni motivo alguno de ejercer sobre ellas la accion del Gobierno Federal, bastándose todas á sí propias para garantir y sostener su orden político y sus autoridades lejitimas.

Las dificultades creadas por la crisis bancaria y las consiguientes fluctuaciones del cambio, han perturbado hondamente las transacciones entre el interior y el litoral, y las representaciones que de varios Gobiernos y gremios comerciales recibió el Poder Ejecutivo, determinaron

las medidas que se tomaron respecto de la moneda boliviana y de las demás de oro y plata.

Influyó además en el ánimo del Poder Ejecutivo, para dictar aquellas medidas, una consideración digna de ser tomada en cuenta.

Las vías férreas que la Nación ha costado hácia el Oeste y hácia el Norte, tienen por principal objeto multiplicar las transacciones mercantiles con el litoral, atrayendo todo el comercio del interior hácia esta plaza y el Rosario: al mismo tiempo que por leyes especiales, dictadas últimamente, se autoriza la apertura de comunicaciones fáciles con Bolivia á fin de que sus Provincias del Sud, por lo menos, vengan á proveerse á nuestras plazas de sus artículos de consumo.

De esta doble acción combinada, debía resultar en breve la necesidad imperiosa de habilitar la única moneda que existe en el interior y fijar el cambio en lo que toca á las aduanas, so-pena de contrariar en los hechos de una manera evidente, los propósitos de las leyes mencionadas y los objetos que la Nación tuvo en vista al decretar la construcción de sus vías férreas principales.

Créo que se ha dado una nueva facilidad al comercio nacional y que se han consultado fielmente los intereses del país al dictar los decretos que conocéis.

El Poder Ejecutivo Nacional ha experimentado también, como es natural, las consecuencias inevitables de las crisis comerciales, que trajeron con la disminución de la renta, á causa de la paralización de los negocios, la necesidad urgente de aplicar la mas estricta economía á todos los servicios de la administración, procurando á la

vez no abandonar ninguno de los ramos en que reposa la prosperidad nacional-

Conoceis las medidas adoptadas con este objeto y se continuará sometiéndoos todos los proyectos que la experiencia vaya aconsejando al Poder Ejecutivo para alcanzar aquel propósito.

Es bajo la presion de tales necesidades y dificultades que se ha desenvuelto la accion de este Ministerio, y debe tenerse en cuenta esta circunstancia al juzgar sus actos y sus esfuerzos en la ejecucion de las grandes obras confiadas á su direccion, de que paso á daros cuenta.

OBRAS PUBLICAS

Departamento de Ingenieros civiles.

El Ministerio á mi cargo se ha visto obligado á limitar su accion tan solo á terminar las obras comenzadas, dejando para época menos difícil que la presente, la continuacion del sistema de trabajos públicos que forman una de las primeras necesidades de los países nuevos.

Por esta misma razon, el Departamento de Ingenieros Civiles instituido por la ley de 14 de Octubre del año pasado, no ha recibido aun su organizacion definitiva, habiendo sido dotado únicamente del personal mas necesario para la direccion é inspeccion de las pocas obras nacionales que se ejecutan actualmente, instalándose en los primeros dias de Enero del corriente año despues de cumplidas las prescripciones de los artículos 30 y 34 de su ley orgánica.

Debo manifestaros con este motivo que, el Director del Departamento ha hecho notar á este Ministerio la conveniencia de reformar algunas de las disposiciones de la ley que la práctica ha demostrado ser defectuosas, y que á fin de someteros dichas reformas precedidas del

estudio que requieren, se ha encargado al mismo Departamento la confeccion de un proyecto, que espero os será sometido en las presentes sesiones.

Pero con el año actual van á terminar las pocas obras confiadas á la direccion ó inspeccion del Departamento de Ingenieros, y será menester que sus fuerzas se contraigan desde entonces á la preparacion de los proyectos que han de realizarse próximamente.

Su accion no será por esto menos eficaz, ni el círculo de sus trabajos menos estenso.

Puede decirse que hasta el presente la República Argentina ha decretado sus obras públicas al azar, á medida tan solo de sus recursos y sin subordinarlas á reglas fijas.

Para que un programa de trabajos públicos responda á los intereses bien entendidos de la Nacion, es menester que él obedezca á un plan razonado y que le precedan los estudios técnicos indispensables para garantizar su éxito. Asi es como únicamente puede desarrollarse lógica y metódicamente un sistema, siguiendo las indicaciones de la ciencia y de la práctica, subordinando sus resultados á las conveniencias permanentes de las localidades que van á servir y combinándolo todo con los intereses de la Nacion.

El Departamento actual de Ingenieros iniciará estos estudios y los realizará activamente hasta poder presentaros un sistema completo que pueda revestir las formas legales mediante vuestra sancion.

Este nuevo campo de su accion es vasto, y puede decirse que será la parte mas importante de su tarea,

puesto que de ella emanarán nuestros futuros adelantos materiales.

Así lo espresaba el Poder Ejecutivo en el Mensaje con que tuvo el honor de someteros, en las pasadas sesiones, un proyecto para hacer los estudios de nuestras vías fluviales y costas del mar del Sud. El movimiento comercial, así de importacion como de esportacion, se liga íntimamente con las mejoras de la navegacion, y dando facilidades al embarque y desembarque de mercaderías, es como se aumentará la renta nacional.

Los grandes rios que forman el estuario del Plata, ofrecen al comercio dificultades que no se conocen todavía. El Alto Paraná y el Uruguay cesan de ser navegables, precisamente allí donde la naturaleza de sus costas es mas rica y propia para la creacion de nuevas y productivas industrias. El mismo Rio de la Plata nos es poco conocido, y la resolucion definitiva de la cuestion Puerto de Buenos Aires, depende en gran manera de la completa verificacion de todos los fenómenos que se producen en el movimiento de sus aguas.

El Departamento consagrará á estos trabajos hidrográficos una parte de su personal, así que sus servicios queden disponibles.

Otro de los objetos primordiales á que ha de dedicar su atencion el Departamento de Ingenieros, es el trazado de la red de ferro-carriles que debe ligar á todas las Provincias de la República entre sí.

Hemos empezado los grandes troncos, y es menester continuarlos si no queremos que se esterilice una parte de los sacrificios hechos.

El ferro-carril Central es el principio del sistema de

viabilidad férrea de Cuyo y del Centro, como el de Tucuman inicia la red del Norte.

Para que la Nacion pueda emprender con acierto su construccion, es necesario que el Ejecutivo os pueda presentar la carta de la República en la que estén trazados conforme al dictado de la ciencia y de la experiencia, las líneas férreas que debeis autorizar. A este trabajo se dedicará el Departamento con toda la actividad que es requerida, á fin de aprovechar esta tregua que la situacion del erario nos impone.

Puedo, pues, confiadamente esperar que el año de aparente inaccion que va á seguir despues de terminadas las obras en construccion, ha de ser fecundo en resultados de la mayor trascendencia para la próxima continuacion de nuestros trabajos nacionales, y paso á esponer el estado en que estos se hallan actualmente.

FERRO-CARRILES

Como el Mensaje os lo hacia notar, por una reunion de circunstancias de que el país debe felicitarse, el año trascurrido ha sido precisamente el que nos ofrece mayor suma de líneas férreas realizadas. A la inauguracion del ferro-carril en Monte-Caseros, celebrada en el mes de Abril siguió la del Ferro-Carril Andino en Octubre del mismo año, y la del de Campana últimamente, mientras se entregaban al servicio del comercio 416 kilometros de la vía férrea á Tucuman y seguia activamente avanzando de manera que no pasarán tres meses mas sin que llegue á Tucuman.

La estension total de los Ferro-Carriles Argentinos quedará antes del fin de este año fijada en la considerable cifra de 2,260 kilómetros en actual explotacion, descomponiéndose en los siguientes guarismos:

F. C.	Central	kils.	396	55
“	“ Andino	“	255	
“	“ Tucuman	“	549	
“	“ del Este	“	155	
“	“ 1 ^{er} . Entre-Riano	“	10	

“	“	Campana	“	76	
“	“	Sud de Buenos Aires	“	435	
“	“	Oeste	“	296	
“	“	Norte	“	29	87
“	“	Ensenada	“	58	54
				<hr/>	
			“	2260	

Si se recuerda que los primeros rieles de nuestros Ferro-Carriles nacionales fueron clavados á principios de 1864, podemos sentirnos justamente satisfechos de la labor realizada en los 12 años transcurridos, y esperar confiadamente en el futuro desenvolvimiento de nuestra prosperidad.

Ferro-Carril á Tucuman.

Siendo la mas importante de las obras emprendidas por el Gobierno la construccion de la línea de Córdoba á Tucuman, este Ministerio le ha consagrado su preferente atencion. No solo es ella un elemento nuevo de actividad comercial que en breve duplicará las transacciones entre el interior y el litoral; es además cuestion de honra para la República, terminarla en el plazo asignado, sin que ni las dificultades creadas por la guerra, ni la escasez del Erario, ni en fin, la constante lucha que han tenido que sostener sus constructores con los elementos, hayan sido bastantes á suspender ni á detener sus progresos.

Así, es con verdadera y lejitima satisfaccion que vengo á anunciaros que las obras de esta línea tocan ya á su

fin, y que serán totalmente terminadas en toda su estension dentro del plazo del contrato.

Muchos obstáculos se han atravesado en el curso de estos trabajos, pero ellos han sido apartados siempre por la perseverancia y enerjía del Poder Ejecutivo y la buena voluntad de la Empresa que ha hecho ménos difícil la situacion violenta del tesoro, aceptando todos los expedientes propuestos y aun las demoras y aplazamientos en los pagos de sus certificados.

Merced à ello, hay en actual explotacion 416 kils. y el empresario Sr. Telfener se ha presentado solicitando abrir una nueva seccion con lo que aumentará considerablemente la estension de la vía en actual explotacion.

Como es natural, y sucede generalmente, con la aproximacion de los rieles à Tucuman, todo el servicio de transporte ha desaparecido entre el extremo de la línea y aquella ciudad no pudiendo ser planteada empresa alguna en ese trayecto, que en algunos meses mas quedará ocupado por el ferro-carril.—Así ha venido à producirse el fenómeno de que las 10 à 15 leguas que median entre los rieles y la ciudad, exijan mayor tiempo y mayores penalidades al viajero que las atraviesa que todo el resto del camino hasta Buenos Aires.

Para obviar esta dificultad en cuanto à la correspondencia se refiere, este Ministerio ha adoptado las medidas que se detallan al tratar de los correos.

En obra tan costosa y complicada era natural que surjieran numerosas cuestiones, provenientes en su mayor parte de la diversa interpretacion dada à varios de los

artículos del contrato, así como de modificaciones que no fueron previstas y que la experiencia hizo necesario introducir sucesivamente en los trabajos.

Para zanjarlas en cuanto fuera posible, se comisionó á dos de los miembros de la Comisión Inspectora de Obras Públicas, que se trasladaron á Córdoba munidos de las instrucciones competentes.

Aquel decreto y demás documentos en que constan los resultados de esa comisión, forman parte del anexo A.

Por ellos se vé que la Comisión arregló varias dificultades existentes, aunque no pudo dar solución á otras que quedaron pendientes, con gran perjuicio de la construcción que sufría por este motivo.

Una nueva Comisión formada por el Director del Departamento de Ingenieros y el Inspector de ferro-carriles recibió plenos poderes para resolverlas, trasladándose al efecto sobre la línea á principios del mes actual.

Habiendo resultado igualmente ineficaz su intervención, la Empresa se ha presentado solicitando que en virtud del art. 61 del contrato, se llame á los árbitros que han de fallar en definitiva y el Poder Ejecutivo ha deferido á esta solicitud, habiéndose nombrado ya los jueces árbitros.

— — —

El plan de economías adoptado por el P. E. debía alcanzar también á esta obra. En el anexo citado se hallan las notas cambiadas con la Empresa y el informe del Departamento de Ingenieros en las que consta que puede realizarse en todos los trabajos que aun faltan por ejecutarse, un ahorro, cuando menos, de \$f. 300.000.

Este Ministerio está resuelto á realizarlo, pues ningun interés público se perjudica con la reduccion propuesta.

Además, como lo vereis por los documentos del mismo anexo, se habia realizado ya una reduccion considerable en los presupuestos de las Estaciones de 2^a y 3^a clase.

El importe de los trabajos realizados por la Empresa constructora de este Ferro-carril hasta el 31 de Diciembre de 1875, verificados por el Ingeniero Inspector y el Departamento de Ingenieros, asciende á la suma de \$f 7,518,869-51.

Las exigencias del comercio, asi como las conveniencias bien entendidas del Fisco, aconsejaron al Poder Ejecutivo la apertura al tráfico de las tres secciones terminadas de esta línea, por medio de un contrato de explotacion celebrado con el mismo Empresario constructor, segun el cual recibe el Erario un 20% de las entradas brutas de la explotacion quedando á cargo del Empresario todos los gastos. De esta manera se han obtenido todas las ventajas de una línea incompleta sin tener que sufrir sus inconvenientes.

El contrato debe terminar con la conclusion de la vía y el Empresario se ha presentado ya solicitando su cancelacion. A fin de estar en aptitud de recibirse de la línea y que su servicio no se interrumpe un solo dia, el Ministerio ha ordenado al Departamento de Ingenieros que estudie el medio mas adecuado de proveer á su explotacion en adelante, ya por cuenta del Gobierno ó por medio de una licitacion pública.

Ferrocarril Andino

En virtud de la ley que acordó al Sr. Presidente de la República el permiso necesario para ausentarse de la Capital á fin de inaugurar el ferrocarril que acababa de terminarse en el pueblo de Mercedes, tuvo lugar solemnemente este acto en el mes de Octubre del año anterior.

La línea se hallaba abierta sin embargo desde el 28 de Agosto anterior y habiéndose convencido el Poder Ejecutivo en este corto tiempo de las ventajas que ofrecería su arrendamiento, os presentó el proyecto de ley que sancionasteis en vuestras últimas sesiones autorizando al Ejecutivo para contratar su explotación con uno de los mismos empresarios constructores, el Señor Rogers.

El contrato figura entre los documentos del anexo A y se ejecuta fielmente por el contratista que para mayor garantía tiene depositado en un Banco á disposición del Gobierno, la cantidad de \$f. 20.000 para responder del cumplimiento de sus obligaciones.

En virtud de lo estipulado, el Gobierno recibe el 20 % de los productos de la línea durante los tres primeros años, el 25 % en el 4º y un 5 % de aumento en el caso de alcanzar los productos una cifra dada.



Ferrocarril Central.

Este ferrocarril, tronco principal de nuestro sistema de caminos de fierro, fué inaugurado solemnemente en toda su extensión desde Córdoba al Rosario en el mes de Abril de 1870.

A los cuatro años de explotación, es decir, en Mayo de 1874 habia alcanzado á producir ya un interes mayor del 7 po/o garantido, llegando por lo mismo el caso previsto por el artículo 15 del contrato de concesion, que dispone que cuando las entradas de esta línea produzcan un interes mayor que el de 7 po/o, el esceso seria devuelto al Gobierno, en pago de las cantidades que este abonó á la Empresa por dicha garantía.

En virtud de esta disposicion, la Empresa ha entregado en Tesorería la cantidad de pfts. 160,824.78, como importe del escedente del producido durante el año comprendido entre los meses de Mayo de 1874 y Mayo de 1875.

El Ministerio aceptó esta devolucion, sin perjuicio de lo que resultase del exámen que haga la Contaduría General de las cuentas relativas al año de garantía á que ellas se refieren.

Por fallecimiento del Sr. D. Tamás Armstrong, representante de la compañía del Ferro-Cartil Central en la República Argentina, fué nombrado el Señor D. Guillermo Thompson, reconociéndolo el Gobierno en este carácter.

Las tierras pertenecientes á la compañía han sido entregadas casi en su totalidad, quedando tan solo algunas pequeñas fracciones, cuya entrega depende de la solucion judicial de las causas á que dió lugar su espropiacion.

Pero no requiriéndose para esto el empleo de un Comisionado especial, al mismo tiempo que el plan de economias que se habia trazado el P. Ejecutivo exigia la supresion de este empleado, fué encargado de la tramitacion de las pocas

causas aun pendientes ante los tribunales de Córdoba, el Procurador Fiscal de aquella seccion.

Ultimamente se ha presentado el Representante de la compañía al Ministerio pidiendo un nuevo reconocimiento de toda la via. El Ministerio la ha decretado en la conviccion de que esta medida siempre servirá para conocer definitivamente el estado de esa línea.

Ferro-Carril del Este.

El Ferro-Carril del Este se ha construido y abierto al tráfico en dos secciones: la 1ª de 55 kil^s de estension entre Concordia y Federacion, fué inaugurada el 29 de Mayo de 1874, y la segunda de 100 kils., entre Federacion y Monte Caseros, el 20 de Abril de 1875.

Despues de vencido un año de esplotacion, la Empresa se presentó solicitando el pago de la garantía correspondiente á él, cuyo valor asciende á \$f 116,629. Los Directores ofrecian además de la garantía de la parte libre de la línea misma, su propia fianza personal para responder de las diferencias que pudiesen resultar del exámen que la Contaduria General practicaba de sus cuentas. El Poder Ejecutivo creyó por otra parte de conveniente para el crédito nacional decretar este pago en los momentos mismos en que se hacian llegar á Lóndres noticias tan falsas como desfavorables respecto del estado de sus finanzas.

Por estas razones, despues de otorgadas las escrituras de fianza ante el Escribano de Gobierno se ordenó el abono de aquella cantidad.

Esta línea salva, como sabeis, los insuperables obstáculos

que se oponen al desarrollo del comercio por agua con las regiones del alto Uruguay y centro de Corrientes y no obstante la mala situacion actual de aquellos Distritos productores, el estado que han presentado los directores del tráfico ferro-carril en el año trascurrido, deja esperar fundadamente del que no pasará mucho tiempo sin que la Nacion se exima de pagar la garantía acordada. La cifra de mercaderías transportadas en el año último excede á las del año anterior notablemente. Con la paz que todo lo fecunda, este tráfico triplicará el año venidero y llegarán en breve sus productos á cubrir el interés garantido.

Ferro-Carril á Campana

Entre las líneas ejecutadas en la Provincia de Buenos Aires, durante este último periodo, debe contarse en primer término el Ferro-Carril á Campana de 76 Kilómetros de estension que por la ley de su concesion obtuvo la garantía del 7 %.

Terminada la colocacion de la via, aunque no totalmente las obras del Ferro-Carril, se presentó la Empresa á este Ministerio solicitando que se adhiriese el Gobierno Nacional á la inspeccion que el de la Provincia habia ordenado á fin de verificar el estado de la línea y decretar su apertura al tráfico. Este Ministerio contestó que siendo este un Ferro-Carril Nacional, segun los términos de la Ley general de 1872, tan solo al Gobierno Nacional correspondia decretar su apertura para los efectos de la garantía, debiendo en consecuencia los empresarios someter á este Ministerio todos los antecedentes de la materia para la resolucion correspondiente.

La Empresa, de conformidad con esta decision, presentó los documentos que con los informes necesarios del Departamento de Ingenieros encontrareis en el anexo A. En vista de ellos se dictó el Decreto autorizando la apertura del ferro-carril bajo ciertas condiciones requeridas por la seguridad del público, y haciendo constar al mismo tiempo, que la garantía acordada solo empezaría á correr desde la apertura, sobre el importe de las obras definitivamente terminadas en esa fecha; debiendo hacerse efectiva para las restantes, siempre que ellas fueran concluidas dentro del término del contrato.

El Departamento de Ingenieros ha quedado encargado de vijilar esta parte de la resolución del Poder Ejecutivo á fin de asegurar á la Nacion el fiel cumplimiento de las condiciones con que fué acordada la garantía.

Ferro-Carril Primer Entre-Riano

El estado ruinoso de esta pequeña línea férrea ha originado gastos crecidos que se justifican teniendo en cuenta que el Estado se hizo cargo por un contrato de la administracion y reconstruccion de esta línea, y que ellos eran indispensables para su conservacion.

De lo contrario el Poder Ejecutivo habria suspendido todo nuevo gasto desde que las entradas de su explotacion no llegasen á cubrir las salidas.

Por lo demas, el Poder Ejecutivo se reserva presentarnos oportunamente el proyecto en cuyo estudio se ocupa para evitar en lo sucesivo nuevas erogaciones en este servicio, pudiendo desde ahora anticiparos, que él tendrá

por principal objeto proveer á su completa reconstrucción estando persuadido este Ministerio que cuanto mas se retarde su renovacion, mayores serán los gastos que su servicio ocasione.

Ferrocarriles concedidos

FERRO-CARRIL TRASANDINO DEL SUD, TRASANDINO DEL NORTE Y DE CORRIENTES A MERCEDES

Se halla pendiente de vuestra sancion la última solicitud presentada por el concesionario de la vía proyectada á traves de los Andes, por Mendoza y San Juan, proponiendo algunas modificaciones sustanciales á su contrato. El Poder Ejecutivo nada puede resolver en esta materia mientras no sea despachada por V. H. aquella peticion.

El término de la concesion hecha al Sr. San Roman por la Ley para la construccion de la vía férrea proyectada tambien á traves de los Andes, por el paso de San Francisco, ha vencido con esceso así como la próroga acordada para que se presentase el concesionario á celebrar el contrato respectivo.

V. H. decidirá sobre la solicitud que tiene á este respecto presentada aquel ante el H. Congreso.

El estado crítico por que atraviesa el comercio ha influido sin duda para que no hayan principiado aun los trabajos de la vía concedida de Mercedes á Corrientes,

Habiendo los empresarios solicitado del Poder Ejecutivo introducir ciertas modificaciones al contrato, este dictó el decreto del^o de Enero de este año que se registra en el anexo A y en el que se les acuerda el permiso de emplear madera fuerte en la superestructura de los puentes de la vía, quedando no obstante obligados á sustituirlos con hierro desde el momento en que llegara á comprobarse el mal resultado de este cambio—; al mismo tiempo que se les negaba la próroga de un año pedida por ser el término una prescripcion de la ley que tan solo V. H. puede alterar.

Este retardo que bajo otro aspecto es sin duda perjudicial para los intereses que esta vía debe servir, puede por otra parte presentarnos la oportunidad de reparar un error en que habríamos incurrido ya, sí, de acuerdo con la concesion, se hubiera ejecutado la obra en la trocha de un metro fijada para esta línea.

La red del Este está formada por el Ferro-Carril de Concordia á Monte Caceros; por el de Puerto Ruiz á Gualeguay; el de Concordia á Gualeguaychú y la misma prolongacion de Monte Caceros á Mercedes, que son uniformemente de trocha de 1 m. 44:—y debiendo empalmar todas estas líneas entre sí y con la nuevamente concedida de Mercedes á Corrientes, no se concibe como pueda construirse esta última en un metro de ancho.

Importa á los mas sérios intereses del porvenir volver sobre este error y corregirlo para no comprometer el éxito mismo de las obras cuya uniformidad se quiebra perdiéndose sus mayores ventajas por la variacion de trochas en la proyeccion de una misma línea.

PUENTES Y CAMINOS

La conservacion y solidez de los puentes construidos hasta hoy se resienten profundamente de la naturaleza especial y caprichosa de nuestros rios. No es posible garantizar la consistencia de una obra de este género, cuando la fuerza devastadora de las aguas excede los límites de la mas prudente prevision, y se ven nacer torrentes allí donde apenas se señalaba el cauce de una corriente ya estinguida. Las obras mas sólidamente ejecutadas, son así arrastradas en un instante, sin que pueda en el mayor número de los casos imputarse su ruina ni á la ciencia del Ingeniero que las proyectó ni á deficiencias en la ejecucion.

Este Ministerio ha continuado pues la tarea de reconstruir unos y comenzar otros á fin de suprimir los obstáculos que los numerosos rios que cruzan nuestro territorio oponen al comercio, habiendo conseguido realizar algunas obras importantes en el año transcurrido.

Debo señalar como primera el puente del Pasaje, tantas veces reconstruido y nuevamente arrastrado por la poderosa corriente de aquel rio.

La carretera del Norte se halla interrumpida por el Pasaje de tal manera que, en varios meses del año todo trans-

porte de cosas ó personas se hace imposible y la imcomunicacion empieza entre los pueblos situados al Norte y al Sud de él.

La construccion de un puente capaz de responder á todas las necesidades del tráfico era una obra eminentemente nacional y en la que todos los Gobiernos han perseverado no obstante los crecidos gastos causados y los repetidos destrozos ocasionados por las aguas torrenciales que en el periodo de las crecientes destruyen cuanto á su paso se opone.

Así se justifica el empeño que el Ministerio á mi cargo puso siempre por ver realizado este trabajo, y el gasto de 24,000 fuertes decretado para construirlo bajo un nuevo sistema despues que las primeras crecientes del año pasado hicieron desaparecer el anterior.

Lo hecho hasta ahora garante su solidez, puesto que apesar de no estar aun terminado, ha podido resistir á las inundaciones últimas, que como sabeis, han sido las mayores que se han presentado de mucho tiempo atras. Falta sin embargo por ejecutar una considerable parte del trabajo y es menester continuarlo, si no queremos volver á la imcomunicacion de otros tiempos con la pérdida de todo lo gastado.

El contratista ha salido ya nuevamente para continuar y terminar la obra en el mas breve término posible.

El Puente sobre el Salí á inmediaciones de Tucuman ha sufrido iguales accidentes que el del Pasage. Destruido á principios de 1875, fué decretada su reconstruc-

cion y una ley votó 10,000 fuertes con este objeto. Felizmente no se habian emprendido todavía trabajos muy sérios cuando las extraordinarias lluvias de este año inundaron los campos y desbordaron todos los rios, por lo que se evitó una nueva pérdida. Un Ingeniero ha permanecido en la ciudad de Tucuman velando por la conservacion de las obras hechas, y el Departamento en vista de los estragos causados por las avenidas, ha estudiado la manera de garantizarlo en el porvenir, debiendo los trabajos reorganizarse en breve.

Sobre el Riachuelo de Corrientes se contrató igualmente la construccion de un puente en virtud de la ley que lo ordenaba.

Se hallaba el Empresario construyéndolo, cuando la Comision de Obras Públicas reconoció en el proyecto defectos capitales que hacian ineficaz la obra para los fines á que era destinada. Justificados los hechos denunciados por la oficina, se mandó suspender los trabajos á fin de reformar los planos, lo que ha ocasionado la rescision del contrato celebrado con el Empresario constructor.

Será tambien necesario proceder á la ejecucion del nuevo proyecto en este año, sopena de perder los materiales acopiados, que importan una suma considerable.

El Puente decretado sobre el Rio 3° para poner en comunicacion los Departamentos del Sud de Córdoba con el ferro-carril Central en la Estacion de Villa Maria, quedó inutilizado á causa de defectos encontrados en los pla-

nos que sirvieron para la confeccion de los materiales. Sometida la cuestion á los árbitros que el mismo contrato prescribia, estos dieron la razon al contratista, á quien se mandó abonar las cantidades desembolsadas por él, recibéndose el Gobierno de los materiales.

El Departamento de Ingenieros estudia un proyecto en el que se pueden aprovechar tan costosos útiles, y así que haya formado sus planos este Ministerio, pedirá á V. H. la autorizacion correspondiente para proceder á la obra.

Debo mencionar en último término el ruinoso estado en que se halla el Puente del Desaguadero, que, como sabeis, presta valiosos servicios al comercio de Cuyo.— Siendo la obra imperfecta y de todo punto inadecuada á su objeto, este Ministerio se ha abstenido de comprometer sumas de consideracion en las numerosas y constantes composturas que requiere, limitándose tan solo á aquellas absolutamente indispensables á su conservacion. Un nuevo puente es necesario para que no se interrumpa la comunicacion y el tráfico de aquella parte de la República, y os seran presentados los proyectos así que se terminen por el Departamento.

La última catástrofe ha sido la sufrida por el puente « Sarmiento » que une la ciudad de Córdoba con el nuevo pueblo « General Paz ». Se ordenó inmediatamente al Departamento de Ingenieros que practicara los estudios requeridos para su rehabilitacion; pues con-

sidero que no se opone al sistema de economías adoptado, la construcción de estas obras que por sí mismas son reproductivas y que tan poderosamente contribuyen á aumentar el tráfico y con él la renta pública, por las facilidades que ofrecen al intercambio de los productos.

C a m i n o s

En la espetativa de las vias ferreas en ejecucion ó proyectadas, poca atencion ha sido posible dedicar á la construcción de los caminos, que en defecto de aquellas, requiere el desarrollo del comercio.—La línea del Norte debe llegar hásta Jujuy y la del Oeste hasta Mendoza y San Juan en el mas breve plazo para completar los dos troncos principales del sistema y hacer reproductivas esas líneas—Entonces las dos grandes carreteras que desde los tiempos del virreynato conducian á Chile y el alto Perú, quedarán eliminadas, y la Nacion no debe comprometer sumas cuantiosas en construcciones que muy pronto perderian su utilidad.

De acuerdo con estas ideas el Poder Ejecutivo se ha limitado á mantener en buen estado los caminos actuales empleando con la mayor economia la partida que el Presupuesto destina á este objeto, y habiéndose empezado los estudios de una vía que ligue entre si y con el ferro-carril del Norte á las capitales y pueblos principales de las provincias de Catamarca y la Rioja, á las que, por ahora á lo menos, no pueden llegar los ferro-Carriles.

En el informe del Departamento que acompaña esta Me-

moria encontrareis todos los detalles que á esta materia se refieren.

Obras hidráulicas

En cumplimiento de la Ley de 2 de Julio del año anterior que votó la cantidad de cien mil pesos fuertes para ser empleados en los trabajos de defensa del puerto de Santa-Fé, se ejecutó una parte de las obras por los contratistas hasta fines de Diciembre en que las crecientes del Rio les obligaron á suspenderlas para ser continuadas en la época propicia.

Segun los calculos mas prudentes podrán terminarse en el mes de Setiembre dejando desde entonces asegurada aquella Ciudad contra los constantes avances de las aguas.

El Riacho de Gualeguaychú presenta un obstáculo insuperable para los buques de algun calado en su desembocadura sobre el Río Uruguay y la Ley de 14 de Agosto de 1874 mandó hacer los estudios necesarios para proceder á su remocion en caso de resultar posible.

El Ingeniero que la Comision Inspectora de Obras Públicas encargó de esta tarea, la ha desempeñado satisfactoriamente habiendo dado cuenta detallada y minuciosa al Departamento del resultado de sus observaciones y experimentos.

El Proyecto con los enfermos del Consejo de Obras Públicas os será sometido en breve para que adopteis la resolución que creais conveniente.

En virtud de otras dos leyes se acordó un empréstito á la Provincia de la Rioja para ser empleado en un estanque y una subvención de 10,000 pesos fuertes á la de Santiago del Estero para la importante obra de la desviación del Río Dulce—El Departamento ha suministrado de su seno los Ingenieros que dirijen la ejecución de estos proyectos de cuyo éxito aun no puedo daros cuenta.

Edificios públicos

Por el ministerio del Interior se ha autorizado la construcción de la Casa de Correos y la Capitanía del Puerto de esta Ciudad; casa de Correos y telégrafo en Tucumán y casa de Correos en Córdoba quedando aun sin resolverse la construcción de Lazareto en Martín García, y otro en Corrientes.

De estas obras, se halla en ejecución la Casa de Correos de Buenos Aires, que por falta del contratista primitivo ha sufrido un retardo que tanto perjudica al Erario y al buen servicio público.

Las dificultades del Erario han sido además la causa que

ha impedido hasta ahora su continuacion, en virtud de la nueva licitacion que se celebró.

No obstante, es notoria la conveniencia de que esta obra se termine cuanto antes y espero que en el resto de este año quedará concluida.

INMIGRACION

La inmigracion ha llegado á ser para los pueblos que la reciben, cuestion de gobierno, desde que la estadística ha revelado los valores que cada inmigrante representa. Es renta que crece rápidamente la de esta poblacion que llega en proporciones cada vez mayores, incorporando al tesoro comun de la Nacion, en forma de nuevas riquezas, así lo que produce, como lo que consume.

De igual modo para las naciones que suministran las corrientes humanas que se transportan de unas á otras regiones, ha llegado á ser problema de buena administracion, dirigir convenientemente la emigracion de sus habitantes hácia los puntos donde mas reproductiva sea su instalacion. Cada hombre que se desprende de un centro social cualquiera, lleva consigo sus usos y costumbres. El punto del globo á donde llega, queda así ligado al de su oríjen por los fuertes vínculos que siempre existen entre la patria y el ausente. Pero además, y sobre todo esto, hay para el estadista un fenómeno que en Europa se ha hecho ya sentir notablemente, y que ha influido de una manera decisiva en la nueva tendencia que sus Gobiernos

han manifestado en estos últimos tiempos: el inmigrante por el hecho de cambiar de residencia, determina una corriente mercantil de uno al otro país, constituida por la satisfacción de las necesidades que han formado para él una segunda naturaleza, en virtud de la propension universal en los hombres de consumir los artículos de su país natal.

Así es como la naturaleza misma ha establecido una compensacion justa para aquellos países, dándoles, en cambio de los habitantes que pierden, un acrecentamiento de su comercio con el punto que aquellos elijan para su residencia. Las esportaciones de productos siguen de cerca á la esportacion de personas y tanto la Nacion de su oríjen como la de su adopcion, ganan en relaciones mercantiles, mas de lo que es dado á la estadística consignar.

En los Estados-Unidos que por la magnitud de las cifras ofrece mas tocantes ejemplos de este fenómeno, se ha visto hasta donde es evidente el hecho constatado. Las tablas de sus Registros presentan la balanza constante de su comercio con las demás naciones y en ellas se vé como crece la importacion de productos del país que le envía mayor número de inmigrantes. La Alemania que en los primeros años en que su emigracion hácia los Estados Unidos era insignificante, presentaba una exportacion casi nula, algun tiempo despues, cuando un millon de sus hijos se establecieron en los territorios del Oeste, ofrecía por millones los valores esportados de produccion alemana.

No hay razon para que en la República Argentina no se produzcan estos mismos hechos, y ya podemos pre-

sentar en cifras manifestadas por nuestras tablas de Aduana proporcion constante que acabamos de notar.

Mientras que ninguna corriente de emigracion existia entre este país y la Francia, la importacion de manufacturas francesas apenas figuraba en nuestros registros. En 1861 ya habia subido la importacion de artículos franceses á 24.123,062 francos: en 1863, subió á 33 millones habiendo alcanzado la cifra de inmigrantes á 4,000; en 1864, llegaron 5,000, inmigrantes de Francia y por valor de 51.910,115 de francos en mercaderias, y en fin en 1875, diez años despues, alcanzaba la importacion de personas á 7,000 próximamente, y la de mercaderias á 61 millones de francos.

Estos datos que pueden ser verificados sobre los Registros Estadísticos, se reproducen igualmente tratándose de Italia, Inglaterra, Alemania, etc., y demuestran hasta la evidencia que la República Argentina es un país esencialmente favorable á las emigraciones europeas, puesto que constituye para aquellos pueblos un mercado tan importante.

No hay pues temor de que los Gobiernos ilustrados de Europa pongan diques á la emigracion de sus súbditos hácia estas regiones. Ella es favorable á sus propios intereses, determinándoles mercados nuevos á donde llevar su produccion. Por esto es que la Inglaterra que conoce prácticamente la verdad de esta observacion, se esfuerza cada dia por estender mas el vasto círculo de sus colonias, por que cuenta con que cada centro de poblacion inglesa que se forme en cualquiera parte de la tierra, determinará una nueva corriente de exportaciones, y por consiguiente, un aumento de su comercio universal.

Pero se arguye contra estas conclusiones con el ejemplo suministrado por nosotros mismos en estos últimos años.

La inmigracion disminuye y la emigracion aumenta: ¿cuales son las causas que uno y otro hecho producen?

Estamos tan acostumbrados á pensar mal de nosotros mismos, que basta que se manifieste una baja en la corriente de inmigrantes, para que la imputemos á algun mal social ó accidental de este país. La prensa, los particulares y hasta los mismos agentes encargados de promover la inmigracion, se esfuerzan por explicar la disminucion por la falta supuesta, y la opinion se estravía de esta manera con detrimento de nuestro propio interés.

Entre tanto, la razon primordial de la suba ó baja de las corrientes migratorias, no debe buscarse solo en la situacion del país que las recibe, sinó tambien y principalmente en la de los centros de donde se desprenden.

Un país puede ser tan propicio como quiera suponerse para atraer la inmigracion; pueden su legislacion y sus hábitos ofrecer tantas ventajas como el nuestro á los hombres de todos los pueblos que quieran habitar su suelo:—sus puertos permanecerán no obstante solitarios, si los centros europeos que suministran estas corrientes no se hallan en condiciones favorables á la salida de su poblacion.

Por el contrario, un país tan adverso como sea posible á la asimilacion de nuevas razas, verá formarse y crecer la corriente a despecho de todos sus inconvenientes, siempre que la situacion del centro migratorio favorezca la salida de sus habitantes y se ofrezcan facilidades para su traslacion al país refractario.

La República Argentina ha sido y sigue siendo para Europa el país de Sud-América propicio por excelencia á la inmigracion, pero no está exento de las oscilaciones que determinan, no sus males presentes ó pasados, sinó las diversas situaciones en que se han encontrado los pueblos europeos que proveen la emigracion hácia nuestras playas.

Así, cuando la guerra Franco-Prusiana dejó sin hogar y sin recursos á un número crecido de habitantes de las poblaciones arrasadas, ó cuando las guerras y persecuciones de Italia arrojaban á millares fuera de las fronteras á los vencidos; ó cuando la de España producía el pánico por los reclutamientos forzosos, la corriente de emigrantes engrosó rápidamente y vimos entrar en nuestros puertos 76,000 nuevos habitantes en 1873,—y 68,000 en 1874.

Pero habiendo desaparecido aquellas causas, puede decirse al mismo tiempo, disminuyó considerablemente la emigracion de esas naciones; á la vez que el Brasil abrió de par en par sus puertas, ofreciendo además del pasaje gratis, todas las promesas que pueden halagar al extranjero incauto.

Por estas causas, pasó el año 1875,—y solo quedaron anotados lógicamente en nuestras tablas de entradas 42000 inmigrantes europeos.

Todos los pueblos destinados á crecer rápidamente merced á la poderosa fuerza de atraccion que poseen en su organizacion, en la índole de sus instituciones, y en sus propias condiciones naturales, se hallan sujetos á estas fluctuaciones; y los Estados-Unidos mas que ningun otro pueblo nos presenta de ello ejemplos evidentes.

Así, mientras que en 1873 llegaron á Nueva-York tres-

cientos sesenta y seis mil ochocientos diez y ocho inmigrantes, bajó la corriente de un golpe á *ciento cuarenta mil cuarenta y uno* en 1874, y á *ochenta y cuatro mil quinientos sesenta* en 1875.

¿Qué causas de repulsion presentaba en esos distintos períodos la Gran República?—Ninguna.—Los inmigrantes disminuían allí por las mismas razones que en la República Argentina y en proporción aún mucho mayor. Los centros europeos cambiaron sus condiciones sociales ó políticas y las corrientes de emigrantes se paralizaron tanto para nosotros como para los Estados-Unidos, en las dos anchas vías que conducen el exceso de la población europea, al Norte y al Sud del nuevo Mundo.

Internacion de inmigrantes

Durante el año 1875 han sido internados 9,828 inmigrantes á las Provincias del Interior y campaña de Buenos Aires.

El Ministerio á mi cargo ha prestado decidido apoyo á la Comisaría General en todo cuanto á la internacion se refiere, porque comprende que el interés de la Nación es llevar al interior los brazos de que tanto necesita para explotar sus riquezas naturales. El inmigrante que se queda en las ciudades no es el que se requiere principalmente, sinó el que va á cultivar los campos, á explotar los bosques y las minas, vinculándose con la tierra por medio de lazos que no se rompen fácilmente.—Buenos Aires ha experimentado ya los males de esta población flotante, sin hogar y sin familia, que suministra sus víctimas

al crimen y á las epidemias, y que el dia en que una crisis estalla ó un mal-estar pasajero aflige al comercio que la mantiene, se lanza en busca de otros centros en que ejercer su estéril industria, llenando las listas de la emigracion y dando armas á los enemigos del país para atacarlo.

Si comparamos el número de los internados en 1875 con los de años anteriores, obtendremos la conviccion de que se ha hecho mejor uso hoy que antes de este elemento de progreso habiendo la nacion recibido mayor cantidad de brazos útiles durante estos tiempos en que tantas contradicciones nos han aflijido.



Colonias Nacionales

Debo mencionar en primer término al tratar de las Colonias Nacionales, la del Chubut, iniciada como un tímido y modesto ensayo en 1864,—y que hoy presenta el aspecto de una poblacion asegurada, que puede ser la base de la colonizacion completa de las costas patagónicas.

Tanto por la perseverante energia de los primeros pobladores, como por los auxilios que en todo tiempo le dispensó el Gobierno, esta colonia ha vencido las serias dificultades que le oponian la naturaleza inhospitalaria de aquella region y la distancia considerable en que se halla de todo centro de recursos, habiendo alcanzado á producir lo necesario para iniciar sus exportaciones.

Estos hechos conocidos en Inglaterra, determinaron una

nueva corriente de emigrantes del país de Gales que vinieron á engrosar la colonia que hoy cuenta con mas de 700 habitantes, no pudiendo ser aumentados porque falta ya la tierra en las condiciones requeridas para ser cultivada.

Para evitar este inconveniente y dar una garantía permanente de éxito á todos los que se establezcan en adelante en esta colonia, el Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo prescrito en la Ley de 8 de Setiembre del año anterior, ordenó la mensura y subdivision en suertes ó lotes, del territorio de la colonia, á fin de darlo en propiedad á los antiguos pobladores y ofrecerlo en posesion á todos los que vayan despues.

Además, se comisionó á un Ingeniero hidráulico para hacer los estudios del rio Chubut y determinar los trabajos que deben ejecutarse en él, con el objeto de asegurar el riego de los campos adyacentes.

Así el Agrimensor como el Ingeniero se hallan desempeñando su comision y espero que en breve podrán terminarse sus trabajos.

No necesito demostraros la importancia que para la República tiene esta colonia. Sabeis que con ella hemos iniciado la formacion de los futuros Estados de la Nacion Argentina que en un porvenir no remoto ocuparán la hoy desierta estension de la Patagonia, y que por lo mismo, es el punto estratégico de las operaciones pacíficas pero fecundas de la poblacion de esos territorios.

No debo ocultaros en consecuencia que el Poder Ejecutivo está resuelto á seguir protegiendo aquel plantel regido por las leyes del Congreso y administrado por las au-

toridades que este Ministerio ha nombrado y que son debidamente acatadas por los colonos.

El Poder Ejecutivo ha ensayado con éxito el sistema de pedir tierras á las provincias para entregarlas á familias agricultoras que hiciera venir de Europa con este objeto.

De esta manera se ha establecido la Colonia Libertad en Entre-Rios, que cuenta con 330 agricultores venidos del Tirolo y que construyen en estos momentos sus habitaciones. Hay además muchas otras familias que esperan solo el aviso de que las primeras se hallan convenientemente alojadas para ir á engrosar aquel nucleo de poblacion.

La Colonia Reconquista, situada en la costa del Paraná, al frente de la ciudad de Goya, ha recibido tambien un fuerte impulso de la Comisaria Central de Inmigracion que ha enviado á ella 48 galenses, que no pudieron ser recibidos en el Chubut.

No tenemos otras colonias que puedan ser llamadas Nacionales; y estas mismas, si se eceptua la del Chubut, solo reciben de la Nacion los inmigrantes, quedando siempre bajo la jurisdiccion provincial á que pertenecen.

Se agregan á estas las tres colonias que acaban de ser trazadas en el Chaco en el Territorio del Bermejo y bajo las denominaciones de «Resistencia», «Toscas» y «Timbo» en cumplimiento de una ley del Congreso.

Hallándose situadas en territorio sometido á la jurisdiccion del Gobernador del Chaco, queda á su cargo todo lo

concerniente á su poblacion y régimen, habiendo nombrado este Ministerio un Comisario especial para su administracion y fomento.

El Chaco se abre á la colonizacion desde este momento y solo depende del Congreso que la poblacion de esas costas Argentinas se lleve á cabo en un breve espacio de tiempo, suministrando al Ejecutivo los recursos necesarios para ello. Aquí como en el Sud, una nueva provincia puede surgir en pocos años y no creo menester recordaros cuánto importaria ella para el engrandecimiento nacional y cuán pequeño sería el sacrificio hecho para obtener este resultado.

El Chaco y la Patagonia son el teatro en que han de desenvolverse las futuras asociaciones Argentinas y todos los esfuerzos que hagamos por implantar en estos territorios el gérmen de las nuevas ciudades y Estados, nos serán ámpliamente compensados.

Colonias de Santa-Fé

Si algun argumento puede hacerse sério y decisivo respecto de la colonizacion Argentina, él se encuentra indudablemente en los cuadros estadísticos de la Provincia de Santa-Fé.

En ellos se vé que en 1874 la poblacion de sus Colonias era de 15,510 habitantes mientras que en 1875 ha subido á 24,352.

Hay, pues, 9,000 colonos agregados á esos planteles florecientes que han hecho de Santa Fé la Provincia colonizadora por excelencia.

Esos 9,000 habitantes son en su mayor parte europeos de oríjen y su trabajo y su industria forman parte ya de la riqueza nacional.

La estension del territorio cultivado en 1874 era de 37635 cuadras cuadradas, y en 1875 sube á 57,740.

Las cosechas de 1874 produjeron 215,230 fanegas, y en 1875 han subido á 300,000 fanegas apesar de pérdida de varios sembrados.

El ganado poseido por los colonos era en 1874 de 81,901 cabezas y á fines del 75 sumaba 181,912.

Me detengo en estas cifras deliberadamente porque ellas son elocuentes en favor de la continuacion del progreso de nuestra colonizacion y contra los alarmistas que han llegado á afirmar que el pais retrocede en este ramo.

La Provincia de Santa-Fé ha conseguido con su fé, su energía y su perseverancia realizar en la República Argentina este hecho que pocos pueblos presentan; y si bien se debe el éxito principalmente á sus gobernantes y al pueblo que ha apoyado con decision las ideas progresistas de aquellos, el Gobierno de la Nacion tambien ha contribuido poderosamente á este resultado, facilitando la internacion gratis á todos los que han ido á poblar aquellas colonias.

Ley provisoria de 15 de Octubre de 1875

El Poder Ejecutivo ha hecho uso de la autorizacion que esta Ley le confirió dentro de muy estrechos límites.

Un agente especial enviado al Tirol para traer las familias que hoy forman la colonia «Libertad»; una autorizacion dada á nuestro agente en Lóndres para abonar el

pasaje á Galenses que ofrecian venir al Chubut; algunos socorros de víveres enviados á esta colonia y pasages otorgados á colonos para traer familias europeas que vienen á establecerse en Santa-Fé y otros puntos forma todo el gasto imputado á esta Ley que solo alcanza á 80,000 \$f, de los cuales se han pagado solamente \$f 16,022-30.

Así respecto de este gasto, como en todo lo relativo á la inmigracion, encontrareis datos preciosos y un estudio concienzudo en el informe que acompaña á esta Memoria, del Comisario General del ramo. No entro por consiguiente en detalles, que contiene abundantemente aquel documento que revela la competencia y laboriosidad de su autor.

LEY DE INMIGRACION Y COLONIZACION

El Mensaje ha tratado esta cuestion en términos tan extensos á la vez que profundos, que muy poco queda por decir.—Debo sin embargo insistir en las ideas manifestadas, á fin de llevar al ánimo del Honorable Congreso las convicciones que abriga el Poder Ejecutivo en esta materia.

Ha pasado un año desde que tuve el honor de someter á vuestra consideracion el proyecto de Ley sobre inmigracion y colonizacion de los territorios Nacionales y me complace deciros que él ha merecido la sancion de la opinion pública, aun antes de recibir la vuestra. Podemos ya hablar de él con la imparcialidad que el transcurso del tiempo garante y juzgarlo con el criterio de propios y estraños: pocas leyes serán así dadas con mayor copia de estudio y de ilustracion ni mayores seguridades del éxito.

Nuestros agentes del ramo en el extranjero y los consules mismos, han comunicado al Poder Ejecutivo la favorable acogida que ha obtenido este proyecto en los centros europeos en que ha sido publicado. De todos ellos

han llegado los votos que las poblaciones emigrantes hacian por que alcanzara vuestra sancion, aprontándose ya varias empresas á acogerse á sus beneficios.

Esto es natural y sucederá lógicamente tan pronto como sea este proyecto elevado á ley. El pasage gratis y la seguridad de obtener tierra y medios de labrarla inmediatamente de llegar, determinará las grandes corrientes que han de dirigirse á estas regiones de preferencia á cualesquiera otras, desde que la República Argentina ofrece ventajas como ningun otro pais de la América meridional á la inmigracion europea.

No exagero cuando afirmo que la base principal de nuestra prosperidad depende de la aceptacion de este proyecto que obtuvo el voto de la Cámara de Diputados.

No puede alegarse para postergarlo la situacion del Erario. Gastos eminentemente reproductivos como los que el proyecto determina no son los que deben suprimirse. La Nacion recogerá inmediatamente los crecidos réditos del capital empleado, en forma de aumento de produccion y de comercio, pues el inmigrante que llegue en virtud de la ley proyectada, será como ya lo he dicho, un elemento nuevo de renta.

El Mensaje os lo ha dicho: «economicemos en los demas ramos de la administracion; pero gastemos para hacer mas copiosas y fecundas las corrientes de la inmigracion.»

Basta en efecto referirse á las cifras para convencerse de las altas conveniencias que la Nacion reportará de seguir este consejo.

Así, vemos que durante el año trascurrido se ha gas-

tado en los varios servicios que comprende el Departamento de Inmigracion, la cantidad de 207,447 pesos fuertes y habiendo llegado al pais en ese mismo tiempo 42,000 inmigrantes, resulta que cada uno de ellos ha costado al Erario 4 pesos fuertes y 93 centavos.

Pero el inmigrante desde el mismo dia en que llega, empieza á producir renta para la Nacion por el consumo de los artículos necesarios á la satisfaccion de sus necesidades, y si fijamos de acuerdo con los cálculos mas seguros en 6 pesos fuertes por año lo que produce para la renta el consumo de cada habitante de la República, resultará que los 42,000 inmigrantes entrados á nuestro puerto en el año pasado, han contribuido y continuarán contribuyendo anualmente con la suma de pesos fuertes 352,000 á la formacion del Tesoro Público que no desembolsó sino la cantidad ya indicada de 207,447 por una vez.

Y este cálculo no es exagerado, puesto que tomando la renta de importacion recaudada en 1875 que alcanzó á 12,512,878 pesos fuertes y calculando en dos millones la poblacion actual de la República, se ve que cada uno de sus habitante ha contribuido con pesos fuertes 6 26 centecimos á la formacion de aquella cantidad.

Pero el inmigrante es ademas productor, y su accion en el desenvolvimiento de las industrias que concurren á la esportacion, se hace sentir tambien inmediatamente despues de su colocacion en el pais. Este nuevo capital que se agrega al de sus consumos, sin contar con la riqueza que se incorpora á la tierra por medio de su trabajo, hace subir aun el valor intrinseco asignado á cada persona y demuestra con mayor evidencia, que de todas las especulaciones que un pueblo emprende, ninguna puede ser tan lu-

crativa á la par que segura, como la de la colonizacion de sus territorios desiertos.

Gastemos un millon si es necesario el primer año, que en el siguiente le habremos diez veces reembolsado por la entrada de cien mil inmigrantes que serán otros tantos productores de renta para el Erario.

Habremos gastado un millon *por una vez*; pero los cien mil inmigrantes que con él háyamos adquirido, serán un capital que se reproducirá todos los años y la Nacion recogerá los réditos, siempre aumentados, sin nuevo gasto de ningun género.

¿A cuánto asciende el poder, la importancia, el crédito, y por lo mismo la riqueza de una Nacion que dobla su poblacion?

No hay regla ni proporcion capaz de fijar los asombrosos resultados del crecimiento rápido de un pueblo, ni la imaginacion podría alcanzar á concebirlos, si no tuviera el ejemplo vivo y tocante de la República del Norte que merced á las poderosas corrientes humanas que le llevaron la vida y la fuerza de todos los puntos del viejo continente, logró desarrollarse y crecer en pocos años, hasta ponerse al nivel de las primeras naciones del Mundo.

CORREOS

Bajo la direccion inteligente y enérgica del actual encargado de los correos nacionales, ha experimentado esta rama principal del Ministerio á mi cargo, reformas que se traducen en los hechos por mejor servicio con un notable ahorro en los gastos.

El estenso informe que bajo el nombre de *anuario* acompaña á esta Memoria, contiene la historia de cada una de esas mejoras y el estudio práctico y concienzudo de las medidas que deben ser adoptadas en lo sucesivo para levantar esta institucion hasta el nivel que le corresponde, dada la importancia del servicio que presta y el monto considerable ya de su producido.

La tarea del Ministerio, secundada diligentemente por el Director actual, ha sido sobre todo, garantizar la seguridad y rapidez en el servicio.

Tenemos que luchar contra hábitos inveterados que se oponen á la fiel ejecucion de las leyes que á los correos se refieren. La percepcion de la renta que el franqueo de la correspondencia produce, queda asi defraudada en una parte considerable merced á la facilidad con que los particulares

violan las prohibiciones de la ley, escapando en el mayor número de los casos á las penas con que este delito es castigado.

Puedo sin embargo afirmar que durante el año 75 se ha conseguido un progreso en este sentido, y que la vigilancia que se ha desplegado por los Agentes del Correo ha impedido la pérdida de considerables sumas para el Fisco.

De esta manera, combinándose el ahorro realizado con la mayor entrada, resulta durante el año pasado una economía de pfts. 95,797,66 sobre lo votado en el Presupuesto, á la vez que una disminucion de pfts. 15,592.22 sobre lo gastado en 1874; miéntras que se realizaba al mismo tiempo un aumento de la renta de pfts. 36,232.55.

Estas cifras demuestran elocuentemente el progreso obtenido y hacen esperar que á medida que se vaya perfeccionando este servicio, el equilibrio se establecerá entre las entradas y los gastos, desapareciendo el déficit actual.

El correo, sin embargo, es de aquellas instituciones cuyos beneficios no se traducen por la renta percibida en cambio del servicio prestado.

El déficit, mas aparente que real, se halla siempre ampliamente compensado por el mayor incremento que la comunicacion constante y fácil entre plazas lejanas determina en el desarrollo del comercio, de las industrias y del progreso general. La incomunicacion es el atrazo, la pobreza, la ausencia de todo vínculo civilizador:—el correo es el vehículo que pone en actividad la inteligencia madura del capital entre pueblos y naciones distantes. Sus servicios no deben por consiguiente medirse por el producido de su renta, y solo pueden ser jnstamente estimados tomando en cuenta los adelantos que se obtienen

por el intercambio de ideas entre los pueblos cultos de la tierra.

En la mayor parte de las Naciones este déficit existe, variando tan solo en la cantidad, y si se tiene en cuenta la extension del territorio que hay que cruzar en este país para transportar de un extremo al otro de él la balija del correo que tal vez no lleva una docena de cartas, se comprenderá mejor cómo es que entre nosotros el exceso de los gastos es superior al de otros pueblos.

Debo no obstante manifestaros que abrigo la esperanza de que el presupuesto del año venidero ha de ofrecer un déficit insignificante en este ramo, desde que se reduzca á sus límites precisos, quitando de sus partidas todo lo que no se refiere á transporte de correspondencia y refundiendo en los Oficinas de Telégrafos y Receptorías de Rentas, todas las Estafetas que no requieran una atencion constante y empleados especiales.

Mensagerias

El 1° de Marzo último quedó suspendido el movimiento de las mensagerías que hacían el transporte de la correspondencia en el Oeste y Norte de la República, habiendo el Poder Ejecutivo aceptado la rescision de sus contratos propuesta por el empresario Sr. Ramayo.

La comunicacion no ha sufrido por esta causa, pues desde el momento en que se aceptó la rescision de aquellos contratos, la Direccion organizó por su cuenta el servicio que se ha mantenido con regularidad, mientras se celebraba la licitacion correspondiente para que se continuara por medio de mensagerías.

El contrato relativo á la línea del Norte ha empezado á rejir debiendo celebrarse en breve el que ha de proveer al servicio de la línea de Cuyo.

Con motivo del cobro de impuestos municipales á los carruages subvencionados por el Tesoro Nacional para hacer el transporte de la correspondencia en la campaña de esta Provincia, promovióse una cuestion entre el empresario de uno de ellos y las autoridades locales de un partido de la campaña.

Elevado el asunto al Poder Ejecutivo, este se dirigió al Gobierno de la Provincia manifestándole que reposando los contratos celebrados por la Direccion de Correos con las empresas particulares en la garantía estipulada de que no estarán sus vehículos sujetos á impuestos locales, no era justo que los mismos pueblos que esas mensajerías estaban sirviendo, pusieran al Gobierno Nacional en el caso de faltar á su compromiso.

Acabo de recibir la contestacion del Gobierno de la Provincia, que como era de esperarse, defiere á las observaciones hechas.

La cuestion no está resuelta, sin embargo en el fondo, y el Poder Ejecutivo creé que nunca podrá serlo sino en el sentido de declarar libres de todo gravámen local á los vehículos que emplee la Direccion General para el reparto y conduccion de la correspondencia pública, siempre que pertenezcan al Gobierno ó dependan absolutamente de él.

El sistema que se ha seguido hasta ahora de emplear carruages para la conduccion de la correspondencia es en extremo oneroso. Donde el número de las comunicaciones es reducido ó el terreno de difícil acceso, la mensageria no hace sino recargar de gastos innecesarios al Tesoro, mientras que el mismo servicio puede hacerlo con notable economia, un correista á caballo.

En consecuencia, este Ministerio se halla resuelto á reemplazar, siempre que sea posible, la mensageria por el correo á caballo y creé que así se reportará no tan solo un ahorro considerable, sino también la mejora en el servicio por la rapidez de la comunicacion.

Pero si este medio de transporte es oneroso, mucho mas lo era el de las sillas—correos que demandaba un gasto de pesos fuertes 78,000 anuales en la sola Provincia de Buenos Aires. La Direccion propuso la supresion de ellas y el Ministerio la decretó, autorizando su reemplazo por medio de subvenciones acordadas á las mensajerías que recorren esta vasta campaña, y obteniendo de este modo un ahorro de mas de 50,000 \$ fuertes anuales.

Esta misma medida se tomó respecto de las sillas-correos del interior, ordenándose la venta en pública subasta de estos vehiculos.

P o s t a s

La dificultad mayor que la Direccion de Correos toca para obtener la regularidad en su marcha, se halla en las postas—A principios del año anterior fué un comisionado á arreglar las postas de la línea de Cuyo in-

virtiéndose en su restablecimiento ó mejora la suma de pesos fuertes 9,550, sin que se obtuviese por esto el resultado buscado.

El Inspector del norte recibió así mismo autorizacion para gastar hasta la suma de pesos fuertes 5,000 en el arreglo de las postas de esa línea.

Debo haceros presente que para prevenir estas dificultades, se ha acordado con la Direccion de Correos no contratar en adelante nuevas subvenciones á líneas de mensagerias, sino sobre la base de que sus empresarios han de correr con las postas destinadas á su propio servicio.

En ejecucion de la Ley de 26 de Junio que autorizó al Poder Ejecutivo para establecer la comunicacion maritima entre este puerto, la Colonia del Chubut y la márgen Sud del Rio Santa-Cruz, fué contratado este servicio con una empresa particular que realizó algunos viajes hasta la Colonia mencionada, sin poder llegar al término de su itinerario.

Este Ministerio en el propósito de dar cumplimiento á dicha ley, y constatada la imposibilidad en que se hallaba la empresa de hacerlo, declaró rescindido el contrato existente, transfiriéndolo á otros en la parte referente á la navegacion á vela entre el Chubut y Santa Cruz que ya se ha realizado, y dejando la comunicacion á vapor con la Colonia para ser contratada bajo condicicnes que garantan su ejecucion.

Respecto de nuestras relaciones postales con el exterior, este Ministerio se ocupó en estudiar la conveniencia de que la República Argentina forme parte de la liga establecida por la Convencion de Berna, á la cual se han adherido la mayor parte de las naciones cultas. El Poder Ejecutivo, una vez que haya pesado todos los intereses que debe consultar con madurez, os someterá el proyecto respectivo.

No debo terminar esta materia sin recomendar á vuestra atencion el informe de la Direccion de Correos que acompaña á esta Memoria. Es el mas importante documento de este género que se ha publicado y puede servir de antecedente ilustrativo para la resolución de todas las cuestiones que al Correo se refieren.

TELÉGRAFOS

El uso del telégrafo es parte esencial ya de nuestros hábitos, y esto explica la general preocupacion del pueblo en presencia de las dificultades de su marcha.

Causas notorias y estrañas á toda prevision humana haⁿ concurrido de diversos modos á producir el mal estar que de poco tiempo á esta parte se nota en las líneas del Estado, especialmente en las que atraviesan los territorios del Norte de la República.

Entre estas causas figuran en primer término las inundaciones de que ha sido teatro aquella parte de nuestro territorio, que no solo han arrastrado en pos de sí cada vez que se han producido, los postes y los alambres, sinó aún los puentes sólidamente adheridos á la tierra por todos los medios que la ciencia y la esperiencia del Ingeniero enseñan.

Columnas poderosas de fierro han sido tronchadas por el empuje de las aguas allí donde se pretende que el débil poste del telégrafo resistiera. Así el Norte, desde Jujuy hasta Córdoba, se ha visto incomunicado muchas veces y durante largos dias, sin que la accion de los encargados de la guarda y conservacion de los hilos, haya podido hacerse sentir para restablecer la comunicacion.

Este Ministerio, no obstante, ha ordenado á la Direccion General que practique una prolija y severa inspeccion de todas las líneas á fin de que se señale al Poder Ejecutivo los verdaderos defectos de que adolecen, así como los medios, no de impedir, pues esto seria imposible, sino de disminuir los males que se sienten.

La Direccion ha tomado sus medidas al efecto, é inmediatamente que se pronuncie la estacion propicia dará ejecucion á esta órden.—De esta manera tambien llegaremos á saber si en efecto la construccion de algunas líneas adolecen de vicios que sea posible corregir, pues interesa al país que este servicio no sea alterado ni interrumpido, aunque para conseguirlo sea menester un nuevo gasto que sería inmediatamente reembolsado con el incremento de las comunicaciones. Espero que ántes de determinar vuestras presentes sesiones, os podré hacer conocer los resultados de esta inspeccion ocurriendo á vosotros en caso necesario para que sancioneis las medidas que sean requeridas.

Apesar de las dificultades que han afectado la comunicacion telegráfica ella se ha sostenido durante el año de 1875, alcanzando á 277.254, los despachos trasmitidos por las oficinas de las diversas provincias y dando así un exeso de 14878 despachos sobre los del año 1874 que solo llegaron á 262.376.

De aquel número 48908, son oficiales y los 228, 346 restantes particulares.

El aumento de los despachos oficiales tiene su esplicacion natural, en la situacion violenta que los sucesos de Setiem-

bre creó para toda la República, haciendo necesaria la comunicacion constante por medio del telégrafo, entre las autoridades de las Provincias y de la Nacion para evitar nuevos conflictos.

Todavía ha de pasar algun tiempo antes que esta institucion llegue á equilibrar sus gastos con las entradas. El telégrafo, como el correo, no produce resultados directos que se traduzcan por renta efectiva.

Su influencia y su poder principales son indirectos, dejando sus beneficios en la forma de aumento de actividad mercantil por la facilidad que ofrece á las transacciones; incremento de todas las industrias, y un ahorro de tiempo en todas las operaciones, que es un verdadero capital ganado para la suma de la riqueza pública.

La ley de telégrafos que sancionasteis en vuestras anteriores sesiones ha recibido su puntual ejecucion por parte del Poder Ejecutivo habiendo comenzado á regir desde el dia 7 de Abril en que se dictó el decreto que encontrareis en el anexo B.

El Director de Correos quedó á cargo de los telégrafos, nombrándose un Inspector provisorio para secundarlo.

Antes de poner en sus manos este ramo de la Administracion se levantó un minucioso inventario de todas sus existencias. Dicho inventario así como las demás medidas preparatorias ó derivadas de la ejecucion de la ley, os serán presentadas en el informe que la direccion publicará en breve.

Una de las ventajas obtenidas con la vigencia de la ley es la responsabilidad que pesa sobre los empleados del Telégrafo y la consiguiente mejora en el servicio.

La parte penal de la ley es severa, pero esta severidad

es la única garantía en que reposa la fé pública confiada al empleado en cuyas manos se deposita varias veces la fortuna ó el honor. Este Ministerio se halla resuelto á cumplir fielmente estas disposiciones, y para ello ha transmitido sus instrucciones á la Direccion General, porque comprende que tan solo así podrá levantarse el nivel de esta institucion á la altura que le corresponde.

Al tratar esta materia debo señalaros la conveniencia de adoptar una reforma que considero necesaria. La red de Telégrafos Nacionales, cuán vasta és, escede á las necesidades del pueblo y del comercio, diseminando sus estaciones en pequeñas poblaciones que no hacen uso del Telégrafo ó rara vez lo emplean. La mente del Congreso fué sin duda poner al habla todas las partes del territorio argentino, pero una vez que la experiencia ha demostrado la ineficacia de este medio de comunicacion en ciertos puntos, no puede dejarse subsistir en ellos por mas tiempo la oficina y el empleado que produce una erogacion inútil al Erario.

En vista de esto, propongo en el presupuesto para 1877 la anexion del Telégrafo á la estafeta de correos de varios pueblos pequeños y la reunion en el mismo empleado de ambas funciones.

Pero esto no basta; muchos gastos inútiles habremos ahorrado con esta medida, pero aún quedará la pila y el aparato, insumiendo sin objeto alguno cuantiosas sumas en todos aquellos lugares destituidos de actividad y de comercio.

Es pues necesario encarar de frente la cuestion y suprimir absolutamente las Estaciones Telegráficas en todos esos lugares.

Esta designacion presenta sin duda dificultades y solo puede ser justamente hecha por los Representantes de todas las Provincias Argentinas que conocen de cerca y pueden apreciar exactamente las necesidades de cada localidad: así, os abandono la idea que puede encontrar su oportunidad mas inmediata en la sancion del presupuesto para el año venidero.

Ha continuado, aunque lentamente, la colocacion de los nuevos hilos que por una ley se mandaron estender sobre los postes del Telégrafo de esta ciudad á Córdoba.

Actualmente se hallan terminadas dos secciones comprendidas entre Buenos Aires y Baradero, en una estension de noventa millas.

El primitivo cantratista se presentó una vez terminada la 1^a. Seccion, pidiendo hacer transferencia de su contrato en la persona del fiador que consentía en ello.

Tomadas todas las garantías del caso, y comprobada la imposibilidad en que se hallaba el primer empresario de dar cumplimiento á su contrato, se acordó por el Ministerio la transferencia, levantándose con este motivo la acta que figura entre los documentos del anexo B.

Los nuevos empresarios ejecutaron las obras de la segunda seccion y á su vez tocan muy serias dificultades para seguir adelante, siendo evidente que no se terminará el trabajo dentro de los términos del contrato.

El Ministerio hará efectivas las garantías dadas en prevision de este caso, pero desdeahora os señalo la conveniencia de fijar en el Rosario el límite de estos nuevos hilos. Tanto por la situacion económica que atravesamos, como porque los contratistas no puedendar cumplida ejecucion al contrato, esta medida se hace necesaria.

Dos nuevos ramales telegráficos se han agregado, además de los que el Ministerio de la Guerra ha construido, á la red Nacional. Son estos el que liga las ciudades de Concordia y el Salto y el que está en vía de ejecucion entre Colon y Paysandú. No tratándose de concesiones que importasen privilejio alguno y estando facultado el Poder Ejecutivo para acordarlas, ambos ramales fueron autorizadas bajo la condicion de subordinarse sus empresarios, tanto en la construccion como en la explotacion de ellos, á las prescripciones relativas de la ley general de la materia.

Queda además por construirse el Telégrafo del Ferro-Carril de Rio 4° á Villa de Mercedes, que por circunstancias que os son conocidas no pudo ser construido simultáneamente con la via férrea.

Habiendo manifestado el Sr. Rogers, empresario del Ferro-Carril, que en virtud del derecho que le confería su contrato, tomaba á su cargo la construccion de esta línea por el precio mínimo de la licitacion celebrada, el Poder Ejecutivo reconoció este derecho y mandó celebrar el contrato correspondiente.

En ejecucion de una de vuestras últimas leyes del año anterior se contrató con D. Adolfo Carranza la construcción del Telégrafo de Jujuy á la Quiaca.

El empresario tiene ya una parte de los materiales en camino para Jujuy y es de esperarse que pronto dé principio á la obra.

Esta línea se ligaba en la mente del Honorable Congreso á otra que debia partir de la Quiaca en direccion de Potosí ó Sucre, y así lo indica la ley misma, cuando establece que será condicion necesaria para su ejecucion, que el contratista obtenga del Gobierno de Bolivia la concesion para prolongar el Telégrafo hasta una de aquellas ciudades, y construya la seccion entre la Quiaca y Tupisa dentro de los dos años de término que se le concede para toda la obra.

Unida así una de las principales ciudades de Bolivia á nuestras líneas, en breve podremos ponernos al habla con nuestros vecinos del Norte como lo estamos con Chile, Estado Oriental y Brasil y por medio de este último con Europa y Estados-Unidos.

AGRICULTURA

La creacion del Departamento de Agricultura, respondió á una necesidad sentida desde tiempo atrás y cuya satisfaccion era imposible ya postergar.

Los paises como el nuestro en que su principal riqueza reposa sobre las industrias agricolas, no podía dejar por mas tiempo entregado al azar el éxito de los trabajos de este género.

Una direccion ilustrada, auxiliada por los recursos que la Nacion ofrecía á los agricultores, venía á dar base y porvenir seguro á la primera de las industrias nacionales.

Así el Departamento desde su instalacion hasta hoy ha prestado muy buenos é importantes servicios á la Nacion, repartiendo sus auxilios y sus luces en todos los angulos del país, transportando los árboles y los pastos, á las planicies de la pampa inculta y tan solo por esto árida; introduciendo nuevos ejemplares de razas superiores de ganados, y sembrando á manos llenas los cereales en toda la República, con el propósito de cambiar el aspecto físico del país.

Buenos Aires, Santa-Fé y San Luis se transformarán en

breve si, siguiendo el impulso recibido, continúan los grandes propietarios de tierras el ejemplo dado ya por muchos de ellos que han logrado ver alzarse sobre sus antes yermos campos millares de árboles.

La pampa cubierta de bosques frondosos, sería la revolución mas grande, tanto física como económica que se habría realizado en este país.

Para llenar uno de sus primordiales objetos, el Departamento se ha ocupado eficazmente en formar la Estadística agrícola de la República, que contendrá el número y las especies de ganados existentes, su valor y condiciones especiales;—la superficie de tierra cultivada; las diversas clases de sus cereales; las cosechas anuales y sus valores, y en general todos los datos que se refieren á estas materias y cuyo conocimiento sea de interés.

Este trabajo que muy en breve aparecerá por la primera vez publicado, arrojará mucha luz sobre nuestros recursos ofreciendo á propios y estraños la oportunidad de apreciarlos exactamente.

Una Nacion que hace el inventario de sus bienes cobra por el solo hecho crédito y nuevo vigor por la conciencia que de su propia fuerza adquiere.

La estadística agrícola será un auxliar poderoso para el comercio y reproducido anualmente con los nuevos datos que se compilen por el Departamento, ofrecerá al cabo de poco tiempo la espresion exacta de nuestra riqueza.

La ley que dictasteis en vuestras sesiones de 1873 ha empezado á darsus frutos.

La industria sericícola protegida por ella, puede decirse que se inicia en nuestros centros agrícolas representada por algunos millares de moreras y muchos kilogramos de semilla esportados.

Tres colonos de la Colonia Tortugas; dos de la Concepcion del Uruguay y uno de San Carlos, comprobaron encontrarse comprendidos en los términos de la ley y justificados los hechos, el Poder Ejecutivo los declaró inmediatamente acreedores á los premios ofrecidos.

La fabricacion de la seda no constituirá por mucho tiempo una industria entre nosotros, donde el precio del jornal de los obreros no ha alcanzado á descender todavia al nivel que esta clase de trabajos requiere, pero bajo el amparo de esta ley protectora, la cria del gusano de seda puede convertirse en un ramo de esportacion importante. Por otra parte, en presencia de los resultados obtenidos, el gasto causado por los premios es infimo y creo conveniente mantener en vijencia las promesas de la ley á fin de que no se detenga el impulso dado y nuevos millares de la utilísima planta vengan á poblar nuestros campos.

Otra de las funciones atribuidas á este Departamento es el reparto de semillas que se introducen al pais costeadas por la nacion para distribuirlas entre los agricultores de toda la República.

El reparto se ha hecho conforme á la mente de la ley, habiendo sido entregados directamente por la Oficina Central de Buenos Aires, 32,329 colecciones á 1,326 personas. Además de esto los Inspectores de Agricultura han

verificado la distribución de semillas en cada Provincia, y aunque no se tienen datos seguros acerca del número de colecciones otorgadas por ellos, puede apreciarse no obstante su importancia si se tiene en cuenta que el año 75 ha doblado la cantidad de semilla distribuida.

El jardín de aclimatación por su parte ha contribuido también al progreso de la plantación en Buenos Aires y algunas otras Provincias, repartiendo 8,435 plantas diversas.

Apesar de estos satisfactorios resultados debo decir que mi opinión es que la nación no debe seguir dando gratuitamente á los particulares, la semilla y el árbol, desde que el interés privado está vivamente estimulado á obtenerlos. Fijando un precio mínimo á cada colección, ó á cada planta, no se perjudica el progreso de las plantaciones y puede compensarse la erogación causada al Erario.

Fundado en estas consideraciones este Ministerio autorizó al Gefe del Departamento para fijar precio á las plantas del jardín y esponderlas al público habiendo demostrado la experiencia que en vez de disminuir aumentan de esta manera los pedidos.

Esta medida ha producido además el resultado de poder tener la evaluación exacta del capital representado por las plantas del jardín que sube actualmente á ps. ftes. 20,000.

En el informe del Departamento que acompaña á esta Memoria encontrareis detalles interesantes relativos á la importancia que ha asumido esta industria bajo sus diversas faces, mediante la propaganda eficaz, y el apoyo directo que le ha prestado el Departamento, y vereis allí

tambien, que todas las Provincias se han incorporado al movimiento general dictando leyes y decretos protectores de la Agricultura que han auxiliado poderosamente la accion nacional.

GOBIERNO DEL CHACO

Establecido el desalogo militar de Villa Occidental por los últimos tratados celebrados entre la República Argentina el Paraguay y el Brasil, y el arbitraje que ha de decidir de la propiedad de aquella villa. el Gobernador del Chaco se ha visto en la necesidad de dirijir á otra parte su accion, que debo decirlo, ha sido enérgica y fecunda en útiles resultados.

En el mes de Julio del año anterior realizó una expedicion por el Pilcomayo, cuya descripcion minuciosa fué publicada por este Ministerio y repartida con profusion para dar á conocer aquellos territorios inesplorados hasta entonces.

A su vuelta pasó al Ministerio la Memoria que encontrareis en el anexo respectivo, manifestando las condiciones actuales de los territorios sometidos á su jurisdiccion, estudiando con prolija atencion sus necesidades y proponiendo las medidas convenientes para proveer á su poblacion y colonizacion mas rápida.

A consecuencia de esta Memoria se dictó por este Ministerio el decreto de 4 de Octubre de 1875 ordenando

el trazado de cuatro nuevas Colonias en el territorio comprendido entre los rios Bermejo y Pilcomayo sobre la márgen derecha del Paraguay, y autorizando al mismo Gobernador para distribuir conveniente las suertes de solares y chacras.

A propuesta del mismo Gobernador que manifestó la necesidad de proveer aquellos territorios de la Administracion de Justicia, Municipal y Policial, y la conveniencia de verificar la exploracion de sus rios y territorios interiores, se dictó el decreto de 7 de Noviembre de 1875 que encontrareis en el anexo indicado.—Por él se subordinó la Gefatura Política creada por la ley de 6 de Octubre de 1874, al Gobierno del Chaco; se le facultó para nombrar Juez de Paz y Comisario Municipal, así en Villa Occidental como en las poblaciones que lo requiriesen, siempre que no contaran con mil habitantes, en cuyo caso el nombramiento se hará por el pueblo de cada localidad; y se encargó, en fin, al Gobernador que presentase al Ministerio un reglamento para el servicio de pueblos y campaña.

Correspondiendo al Gobierno del Chaco la Administracion de las colonias últimamente trazadas en la costa del Rio Paraná, se le autorizó para conceder lotes de tierra en posesion y despues en propiedad á las familias que fueran á establecerse en ellas con arreglo al proyecto de ley pendiente de vuestra sancion, y en [conformidad con la ley de 15 de Octubre del año anterior.

La costa del Chaco, cuán dilatada es, ofrece asiento á numerosos pueblos que encontraran á la mano la mina inagotable de sus bosques cuya explotacion les asegura una utilidad inmediata y cuyos planteles empiezan á dibujarse en su territorio bajo las denominaciones de colonias «Re-

sistencia», «Toscas» y «Timbó». Un comisario especial nombrado por este Ministerio, correrá con todo lo relativo á la colonizacion, y podemos esperar con fiadamento que bajo la activa iniciativa del Gobernador, Comandante Uriburu, en breve se pueblen aquellos hoy desiertos campos.

El doble carácter que inviste el Gobernador del Chaco, siendo á la vez majistrado civil y Gefe militar de aquellas fronteras, ha dado lugar á que en varias ocasiones haya tenido que rechazar las amenazas de invasion de los indios de esas regiones.

La última campaña realizada sobre las tolderias mismas de los caciques rebelados contra su autoridad, ha obtenido un éxito brillante, tanto por la rapidés, enerjía y habilidad con que ha sido conducida esta operacion, cuanto por que es la primera vez que el habitante del centro del Chaco ha sentido sobre sus propias tolderias la espada de la Nacion castigando su alzamiento.

Esta leccion ha de producir un saludable escarmiento entre los indios del Chaco y su recuerdo no se borrará facilmente de su ánimo.

En la Memoria del Ministerio de la Guerra encontrareis los detalles de las operaciones militares realizadas en el Chaco durante este último tiempo.

EXPOSICION DE PRODCUTOS ARGENTINOS

El 12 de Diciembre del año anterior fué inaugurada solemnemente por el Sr. Presidente de la República, la exposicion preliminar en esta ciudad de los objetos con que hemos concurrido á la Exhibicion Universal de Filadelfia.

No llevamos á aquel concurso las obras del arte ó de las industrias argentinas, que, como es natural, se inician recién en tímidos [ensayos; pero presentamos la coleccion mas completa que puede desearse en materias primas, sobre las cuales pueden fundarse con ventaja todas las industrias conocidas.

A través de los acontecimientos que se produjeron desde fines de 1874 hasta éste, en medio de la general conflagracion causada por la guerra, la Comision Directiva de esta exposicion, con energía constante logró reunir tan notable coleccion, y es un rasgo que honra á este pueblo y que por lo mismo quiero hacer notar, el de haber servido con tanta diligencia los intereses de la civilizacion y del progreso cuando mas empeñado estaba en defender, con las armas en la mano, los intereses de la Constitucion y de la ley.

A este resultado han contribuido todas las provincias de la República con iguales esfuerzos y éxito semejante: Buenos Aires y Entre-Ríos con sus lanas y manufacturas ya muy adelantadas; Corrientes y Tucuman con las muestras variadas de sus excelentes maderas; Santa Fé con los productos de sus cuarenta colonias agrícolas; Córdoba y Catamarca, San Luis y Santiago con sus mármoles, minas y tejidos; la Rioja y San Juan con muestras de los más ricos minerales; Salta, Mendoza y Jujú con sus cereales.

A estas horas ya hemos sido juzgados en nuestra capacidad productora, y debemos esperar la compensacion que estos esfuerzos merecen.

Para completar nuestra exhibicion, dando á conocer de la manera mas detallada el país en que se producen las materias que hemos enviado, se ha impreso el libro que conoceis bajo el título de "*La República Argentina*" ordenándose una numerosa edicion en cuatro idiomas, capaz de ser distribuida en todos los pueblos civilizados. Acompaña á este libro un mapa, el mas exacto de los que hasta hoy se han publicado, que comprende toda la estension del territorio argentino.

La competencia de los encargados de redactar esta obra garante su importancia, y el precio que se obtenga de su venta cubrirá en su mayor parte el gasto que se ha causado.

Este Ministerio nombró para representar al Gobierno como delegado en Filadelfia al Presidente de la Comision Directiva D. E. Olendorff como una justa manifestacion del aprecio en que tiene sus activos y constantes servicios.

Es la primera vez, puede decirse, que la República Argentina concurre á una Exhibicion Universal; habiamos sido especialmente invitados por nuestros hermanos del Norte á tomar parte en las grandes fiestas del primer centenario de la República en América, y correspondia al decoro como á los bien entendidos intereses de este país, no defraudar la opinion que de nuestro estado social como de nuestra riqueza natural tiene formada el extranjero. Comprendiéndolo así este Ministerio se ha esforzado por facilitar á la Comision Directiva los elementos necesarios para el mejor desempeño de su tarea. Asi cuando la cantidad de 52,000 fuertes votada por V. H. para los gastos de esta esposicion se hubieron agotado, fué autorizada la Comision para seguir invirtiendo en los gastos complementarios é indispensables de arreglo y remision de los objetos, como de impresion del libro, las sumas necesarias, en la seguridad de que no vacilariais en aprobar la conducta del Ejecutivo abriéndole el crédito que os pedirá para cubrir este compromiso de honor de la Nacion.

OFICINAS DE PATENTES Y ESTADÍSTICA

El escaso movimiento de estas oficinas, unido á la necesidad de limitar en lo posible los gastos de la administracion, aconsejaron al Poder Ejecutivo el proyecto de ley que os sometió refundiéndolas en los Departamentos de Ingenieros y Agricultura.

Σ Este año sin embargo se han espedido algunas patentes nuevas y el tomo 7° del Registro Estadístico correspondiente á los años 72 y 73 ha visto la luz pública.

El informe del Comisario de Patentes que se acompaña á esta Memoria os dará á conocer los detalles de esta reparticion.

VARIOS ASUNTOS

El anexo H contiene varias resoluciones adoptadas en asuntos que no corresponden propiamente á ninguna de las reparticiones dependientes de este Ministerio, aunque por su naturaleza han tenido su origen en él.

Figuran en este anexo los decretos reglamentarios de la facultad otorgada á ciertos funcionarios para disponer de los pasajes en vapores, ferro-carriles y mensajerías; los documentos relativos á la entrega á la compañía de navegación del Río Bermejo de la cantidad de 250 mil pesos fuertes en fondos públicos, acordada por la ley de 29 de Setiembre del año anterior; una nota dirigida al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires manifestándole haber llegado el caso previsto por la ley en que debe hacerse entrega del Parque 3 de Febrero á las autoridades locales, y en fin una circular á los Gobiernos de las Provincias adjuntando la ley de amnistía sancionada por el Honorable Congreso en sus sesiones anteriores.

De todas estas medidas se halla aun pendiente de la resolución del Gobierno de la Provincia la relativa á la entrega del Parque 3 de Febrero, que no puede seguir soste-

niendo la Nacion, pues están completamente terminadas las funciones atribuidas por la ley al Poder Ejecutivo Nacional. La entrega se hará inmediatamente de tener contestacion á aquella nota.

Termino aquí, Sres. Senadores y Diputados, la exposicion de los negocios que han tramitado por el Ministerio á mi cargo.

En la situacion que ha tocado en suerte á la actual Administracion presidir, la voluntad y enerjía del Poder Ejecutivo han tenido que contraerse principalmente á restringir el círculo de su propia iniciativa, buscando por todos los medios á su alcance la economía en la administracion de las rentas públicas y el ahorro en cada una de las partidas del presupuesto.

Su programa no puede ostentar así el brillo que prestan á un Gobierno los fascinadores proyectos de grandes y fastuosas obras, ni el prestigio que rodea siempre á las Administraciones favorecidas por el próspero estado del Erario que les permite disponer sin restricciones de la renta—Por el contrario, la ingrata tarea que esta Administracion se ha impuesto de salvar el crédito y el honor de la Nacion por medio de la economía y el ahorro, únicas bases seguras de nuestra futura prosperidad, suscita mas bien sentimientos adversos, que encuentran su explicacion natural en el interés privado herido en unos ó en las esperanzas frustradas en otros por la severidad y estrechez con que se maneja el tesoro.

Pero en cambio me asiste la conviccion de que esta época de prueba para el patriotismo ha de ser justamente

apreciada por los que contemplan nuestra marcha honrosa y severa atrayéndonos la estimacion y el crédito que siempre acompaña á los pueblos animosos que triunfan de sus propios males sin apartarse del camino del honor.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Junio de 1876.

ANEXO A

FERRO-CARRILES

Ferro-Carril Central Argentino

Buenos Aires, Setiembre 29 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

EXMO. SEÑOR :

Llenando un imperioso deber como encargado de la Direccion del Ferro-carril Central Argentino, tengo el honor de elevar al Exmo. Gobierno Nacional, por intermedio de V. E., la presente solicitud dirigida á obtener la resolucion en sentido favorable del asunto pendiente, á cerca de la entrega que falta por hacerse á la Compañia del Ferro-carril, de los terrenos comprendidos entre Villa-Maria y Córdoba, segun corresponde por el artículo 13 del contrato de construccion de dicho Ferro-carril.

Existe en el despacho de V. E. desde la administracion anterior, el espediente instruido al respecto, en el cual

debe registrarse la nota de Diciembre de 1870, mandada por el Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield al Encargado de la Expropiacion en Córdoba, Dr. D. Rafael Garcia, ordenándole suspender la entrega de las tierras á la Compañia del Ferro-carril; pues esta se estaba realizando con sujecion al contrato, á medida que se verificaba la expropiacion y adelantaban los trabajos y la colocacion de la via férrea.

La posesion que sucesivamente se habia dado á la Compañia, llegaba á esa fecha hasta la Estacion de Villa-Maria, y allí se suspendió á mérito de la orden del Sr. Ministro Dr. Velez Sarsfield. Continuó, sin embargo, haciéndose la expropiacion de lo que faltaba hácia Córdoba, y se retiene hasta hoy lo expropiado á la orden del Exmo. Gobierno Nacional.

En Marzo de 1873, el Director Residente, Sr. Armstrong, solicitó del Exmo. Gobierno la reconsideracion de aquella medida adoptada sin conocer él las causas que la motivaron, y pidió se levantase la prohibicion en ella contenida, exponiendo algunas consideraciones en apoyo de su pretencion.

Se ordenó informar al Comisionado Dr. Garcia, y con su respuesta quedó terminado el espediente para dictarse resolucion.

En este estado se halla la gestion iniciada por el Director Sr. Armstrong, la cual vengo á renovar hoy ante V. E. confiando en que será más fácil al Exmo. Gobierno abordarla al presente, desembarazado, como felizmente se encuentra, de atenciones de muy apremiante carácter que absorvieron por mucho tiempo el despacho del Gobierno de su predecesor.

Prescindo, al dirigir esta solicitud, de la cuestion pendiente acerca de la aprobacion de los Estatutos de la nueva Compañia de Tierras, la cual dejo para prose-

guir ante V. E. en el siguiente año, así que se reúna el Honorable Congreso, por cuanto habrá de ser necesaria su intervención para las resoluciones del Exmo. Gobierno; y me limito á pedir actualmente la entrega de las tierras mencionadas á la Compañía del Ferrocarril Central Argentino; porque la existencia legal de esta Compañía y el libre ejercicio de sus derechos, originados del contrato primitivo y de sus estatutos aprobados por el Exmo. Gobierno, no pueden ofrecer, según creo, reparo alguno á la ilustrada rectitud de V. E.

No ha de ocultarse tampoco á su penetración la conveniencia de dar cuanto antes la posesión de esa tierra á la Compañía, si ella ha de llenar el deber de poblarla por medio de colonias agrícolas que pueden establecerse con ventaja en varios puntos de ese trayecto.

Hay principalmente uno de ellos á inmediaciones del Río Segundo, en el que se establecería desde luego una colonia importante, que por la ventaja de los riegos ya existentes y la proximidad á la capital de Córdoba, ofrece las seguridades de ser en poco tiempo un centro de actividad y de producción muy provechoso al país, y capaz de contribuir poderosamente á un aumento sensible de tráfico que interesa igualmente al Exmo. Gobierno Nacional.

Espero, pues, por las consideraciones apuntadas, que el Exmo. Gobierno se dignará resolver la entrega de los terrenos á la Compañía, dando para ello las órdenes correspondientes á su Comisionado en Córdoba.

Henry Fischer.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 9 de 1875.

Visto el espediente promovido por el Director del Ferrocarril Central Argentino, solicitando que se le haga entrega de las tierras expropiadas en la Provincia de Córdoba con arreglo al contrato de 19 de Marzo de 1863, y considerando :

1° Que el Director prescinde de la cuestion sobre estatutos de la nueva « Compañía Central Argentina de Tierras, » reconociendo que para su resolucion es necesaria la intervencion del Congreso.

2° Que es de mayor conveniencia nacional que la Compañía cumpla su deber de colonizar las tierras que con este objeto le fueron cedidas, lo que hace necesario que se la ponga en posesion de ellas,—se resuelve que se libre órden al Comisionado Nacional Dr. D. Rafael Garcia, para que continúe la entrega de las tierras expropiadas á la Compañía del Ferrocarril Central Argentino, con arreglo al contrato citado, sin que esto importe reconocer la existencia legal de la nueva Compañía denominada « Central Argentina de Tierras, » sobre lo que oportunamente se proveerá.

Comuníquese, publíquese y dèse al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Enero 31 de 1876.

A S. E. el señor Ministro del Interior, Dr. D. Onésimo Leguizamon.

Tengo el honor de presentar á V. E. la cuenta de la garantía del Ferro-Carril Central Argentino correspondiente al año financiero desde el 18 de Mayo de 1874 al 17 de Mayo de 1875. Mucho antes de ahora la habria presentado pero á causa del fallecimiento del Director Residente D. Tomás Armstrong no ha habido, hasta mi nombramiento y aceptacion por V. E., persona competentemente autorizada para hacerlo.

Me permito recordar á V. E. que las cuentas de garantía correspondientes á los tres años 1871 á 1872, 1872 á 1873 y 1873 á 1874, no han sido todavía revisadas por la Contaduría, habiendo esta empresa recibido del Superior Gobierno el importe de ellas bajo la responsabilidad del finado Director Residente D. Tomás Armstrong, y sería de mucha conveniencia un arreglo definitivo de ellas para poder cancelar las fianzas otorgadas por dicho finado.

Debo tambien indicar á V. E. que el importe de las cuentas presentadas al Exmo. Gobierno por servicios públicos hechos hasta el fin del año próximo pasado, en el Ferro-Carril Central Argentino y que se hallan en tramitacion, asciende á la cantidad de \$ 135,761.21 siendo el saldo que arroja la cuenta de garantía \$ 160,824.78 á favor del Exmo. Gobierno, el de dichas cuentas por servicios dejaría todavía una diferencia en su favor de \$ 25,063.67 ct.

Dios guarde á V. E.

G. Thompson.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Marzo 14 de 1876.

Pase al Ministerio de Hacienda para que se sirva ordenar se reciba en Tesorería General, previa intervencion de la Contaduría la suma de ₧ 160,824.78 ct. que devuelve la Empresa del Ferro-Carril Central Argentino, como saldo que resulta á favor del Gobierno durante el año de garantía comprendido entre el de Mayo de 1874, y el de Mayo de 1875, en virtud del artículo 15 del contrato de construccion de esta línea, que dispone que cuando las entradas de la vía excedan del 7 p^o de interés, sean devueltos los exesos al Gobierno en pago de las cantidades que tiene entregadas á la Empresa por dicha garantía; debiendo entenderse que esta devolucion la acepta el Gobierno sin perjuicio de lo que resulte del exámen que debe hacer la Contaduría General de las cuentas del Ferro-Carril, correspondientes á dicho año y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Noviembre 30 de 1876.

EXMO. SEÑOR:

Guillermo Thompson de este comercio y vecindario, ante V. E. con el debido respeto me presento y digo:

Que segun resulta del poder y traduccion del idioma

pátrio que acompañó debidamente, he sido nombrado con fecha 13 de Octubre del corriente año, representante de la Compañía del Ferro-Carril Central Argentino, Limitada.

En tal virtud me permito suplicar á V. E. se digne mandar se me reconozca como tal representante legal de dicha Compañía, y se entiendan conmigo las ulterioridades que ocurriesen.

Siéndome necesarios los poderes que acompañó, V. E. se ha de dignar tambien ordenar me sean devueltos bajo las constancias que estime convenientes:

POR TANTO:

A V. E. suplico se sirva mandar como lo solicito en los dos puntos anteriores.

Será justicia Exmo. señor:

Guillermo Thompson.

Buenos Aires, Octubre 21 de 1875.

Vista al señor Procurador del Tesoro.

IRIONDO.

SEÑOR MINISTRO:

No hay inconveniente en que se reconozca como representante de la Empresa del Ferro-Carril Central Argentino, al Sr. Guillermo Thompson, en virtud del poder presentado, debiendo hacerse la correspondiente anotacion

en la Escribanía de Gobierno. — Deben reponerse los sellos.

Estudio, Diciembre 7 de 1875.

V. de la Plaza.

Buenos Aires, Diciembre 7 de 1875.

Como dice el Procurador del Tesoro, hágase la anotación en la Escribanía de Gobierno, previa reposición de sellos.

IRIONDO.

EXMO. SEÑOR:

Cumplido lo ordenado en el Superior Decreto que precede, se eleva este expediente á V. E. según corresponde.

Buenos Aires, Diciembre 16 de 1875.

Juan F. Gutierrez.

Escribano General de Gobierno.

Buenos Aires, Diciembre 20 de 1875.

Queda reconocido el señor D. Guillermo Thompson representante de la Compañía del Ferro-Carril Central Argentino en esta ciudad.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Ferro-carril Argentino del Este

Buenos Aires, Junio 5 de 1875.

EXMO. SEÑOR:

Juan B, Wanklyn, en representacion de la Compañía del F. C. Argentino del Este, ante V. E. en debida forma se presenta y dice:

Que la seccion de la línea con 34 millas, comprendida entre Concordia y Federacion, habiendo sido abierta al tráfico público en 29 de Marzo de 1874, desde la cual fecha, corre la garantía del Superior Gobierno, estando preparando á presentar la cuenta del tráfico desde esa fecha. Como V. E. tendrá presente, la otra seccion de la línea, de Federacion á Monte Caseros, se recibió por el Superior Gobierno en 20 de Abril próximo pasado, en virtud del decreto del 15 del mismo mes. En virtud de esto, y para evitar la complicacion de cuentas, que resultaria teniendo que presentar, por la siguiente liquidacion, una cuenta del tráfico de las 34 millas por una pequeña parte del

año, es decir, desde el 29 de Marzo hasta el 19 de Abril y de toda la línea por el resto del año.

Vengo ante V. E. á pedirle se sirva mandar recibir, para los efectos de la garantía, la cuenta correspondiente á la seccion entre Concordia y Federacion desde el 29 de Marzo de 1874 hasta el 19 de Abril del corriente año.

Efectuada esta liquidacion empezaria el año para la liquidacion de Abril 20 proximo pasado, en la cual fecha fué abierta toda la estension de la línea.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Juan B. Wanklyn.

Buenos Aires, Junio 9 de 1875.

A la Comision de Obras Públicas.

J. Larguia.

Sub-Secretario.

EXMO. SEÑOR:

Lo que solicita el Sr. Wanklyn es conveniente, porque desde el momento en que se ha puesto en explotacion toda la línea, seria penoso y complicado hacer las cuentas separadas de lo que corresponde á cada seccion.

Conviene, por consiguiente, acceder á esta peticion, y además seria conveniente que en vez de hacer despues la liquidacion de la garantia para toda la línea por un año entero, se hiciese hasta fin de Diciembre del presente, á fin de que en lo sucesivo el año para los efectos de la ley de concesion empiece á contarse con el presupuesto de la Nacion, desde el 1° de Enero.

Buenos Aires, Junio 17 de 1875.

Ignacio Firmat—J. Lynch.

Buenos Aires, Junio 18 de 1875.

A la Contaduría.

J. Larguia.

Sub-Secretario.

EXMO. SEÑOR:

La Contaduria se adhiere al informe de la Comision de Obras Públicas.

Contaduria General, Agosto 9 de 1875.

S. Cortines.

Buenos Aires, Agosto 14 de 1875.

En virtud de lo solicitado por el representante de la Empresa del Ferro Carril del Este Argentino, y atento lo dictaminado por la Comision Inspectora de Obras Públicas y la Contaduría General, procédase á determinar el importe de la garantía del Ferro Carril del Este Argentino, calculando lo que corresponde á la seccion de Concordia á Federacion por el año trascurrido desde su apertura, que termina en 29 de Marzo del corriente año; con el objeto de determinar estas liquidaciones, y que los años de explotacion correspondan á los del presupuesto, determinen así mismo la parte de garantía que corresponde á la espresada seccion desde el 29 de Marzo hasta el 20 de Abril del mismo año en que se abrió la línea hasta

Monte Caseros. Terminado el año presente, debe liquidarse la garantía que corresponde á toda la línea desde el 20 de Abril hasta el 31 de Diciembre.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA

SIMON DE IRIONDO

Buenos Aires, Octubre 30 de 1870.

EXMO. SEÑOR:

Ambrosio P. Lezica y Juan B. Wanklyn, representantes de la direccion del Ferro-carril Argentino del Este, ante V. E. nos presentamos:

Que sé que consta á V. E. hemos presentado las cuentas de esplotacion de la línea, abrazando un período desde el 30 de Marzo de 1874 hasta 30 de Abril del corriente año, correspondiente á la seccion comprendida entre Concordia y Federacion, las que arrojan un saldo, contra el Estado, de 119,121 pesos con cincuenta y siete centavos fuertes, por importe de la garantía de siete por ciento anual acordada á la dicha Empresa.

Como las necesidades de la Compañia son urgentes y sus gastos todos de carácter apremiante, por las circunstancias extraordinarias en que se encuentra, no podria hacer frente á sus compromisos, con la regularidad que desea, si sufriese el mas mínimo retardo en el reembolso de sus recursos. Por ello, y para obviar los inconvenientes enunciados inherentes, por otra parte, á toda

Empresa que empieza, ocurrimos á V. E. rogándole se sirva ordenar el pago de la espresada cantidad, en la inteligencia de que, si contra lo que espresamos, las cuentas presentadas fuesen reparadas por la Contaduria General y sufriese el saldo que cobramos alguna disminucion por esta causa, nos comprometemos á devolverla, afectando á cualquier diferencia que mas tarde pudiera resultar, nuestra garantia individual, hasta donde alcance, ademas de la que colectivamente ofrece la Compañia que representamos.

Esperamos que V. E. penetrado de la razon que nos obliga á solicitar el pago, se servirá ordenar se nos haga por Tesoreria, gracia que confiamos será otorgada.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Exmo. Señor.

Ambrosio P. Lezica—Juan B. Wanklyn.

Buenos Aires, Noviembre 4 de 1875.

Informe la Contaduria.

O. Ojeda.

EXMO. SEÑOR:

Con la solicitud de Octubre 6, la Compañia del Ferrocarril del Este acompaña las cuentas de explotacion durante el primer año, y cobran el saldo que segun ellas resulta á favor de esa Compañia por la suma de pesos fuertes 119,121 57 centavos, cuyo pago solicitan.

Por la solicitud de Octubre 30 piden el pago de esa

cantidad, quedando la Compañía responsable á las resultas del exámen de las cuentas.

La Contaduría no puede adherirse á ninguna de las dos solicitudes. Necesita que préviamente se acompañen los justificativos correspondientes, para proceder al exámen respectivo.

Contaduría General, Noviembre 27 de 1875.

S. Cortines.

Diciembre 2 de 1875.

Pase en vista al señor Procurador del Tesoro.

IRIONDO.

SEÑOR MINISTRO :

Las cuentas presentadas no vienen con sus respectivos comprobantes, quizá por las dificultades que se ofrecen para trasladarlos desde el establecimiento de la Administración á esta.

Con esta misma fecha he espedido mi dictámen con otra solicitud de los interesados, proponiendo las medidas convenientes para la verificación de las cuentas, y espero que con ellas se obtendrá la brevedad deseada; pero mientras no se revisen y aprueben otras cuentas, no es posible decretar el pago de la cantidad que se reclama.

Sin embargo, en vista de las consideraciones espuestas por los peticionantes, y como es indudable que alguna cantidad se le adeuda por la garantía, considero que podría entregárseles hasta un cincuenta por ciento, ó sea

la mitad de la suma que arroja la cuenta, quedando el resto para cuando se haga la revision y aprobacion de las cuentas.

Para este anticipo, el Gobierno está garantido con el mismo Ferro-Carril.

Estudio, Diciembre 6 de 1875.

V. de la Plaza.

Enero 19 de 1876.

Vuelva á la Contaduria General.

O. Ojeda.

EXMO. SEÑOR:

La Contaduria General al espedir su anterior informe, pensó que no era posible el despacho favorable de este asunto, por cuanto no se presentaba con las comprobantes respectivos.

Hoy, lo ha considerado con mas detencion, y encuentra siempre igual inconveniente.

Pero teniendo en vista:

1° La naturaleza del asunto de que se trata, que no es presumible creer haya la Empresa formulado ligeramente las cuentas que presenta, sin antes haber compulsado debidamente los comprobantes; que la presentacion de estos es tambien embarazosa y demanda tiempo;

2° Que aun cuando esos comprobantes hubieran sido presentados, el detenido exámen que naturalmente han de exigir y la estension que deben tener, tomaria á esta ofi-

cina un tiempo bastante considerable para su exámen, no solamente por estos motivos sino tambien por el recargo de sus ocupaciones, perjudicándose así la Empresa con esa demora.

3° Que la Contaduria considera á esta Empresa suficientemente abonada para responder de toda indemnizacion que acaso resulte del exámen de los comprobantes; que por otra parte, presenta la garantia personal de los señores Ambrosio P. Lezica y Juan B. Wanklyn, personas suficientemente abonadas.

En vista de estos motivos, opina la Contaduria que, apesar de su informe anterior, apesar tambien del dictámen del señor Procurador del Tesoro, V. E. debe disponer el pago de este crédito, quedando la Empresa y los fiadores responsables de las diferencias que puedan resultar, con mas sus intereses entre la cantidad que se cobra y que realmente debe pagarse; así que aun definitivamente examinadas las cuentas, debiendo préviamente al pago otorgarse la correspondiente escritura de fianza ante el Escribano de Gobierno. Este temperamento considera esta oficina, que es tanto mas aceptable, cuanto que atendiendo al informe de la Comision de Obras Públicas, no es de esperar que las cuentas presenten una diferencia considerable, al paso que el Gobierno queda garantido de toda la suma que entrega y sus intereses.

En consecuencia de lo espuesto, la Contaduria, de acuerdo con el artículo 6° del contrato de la materia—

LIQUIDA

Por 34 millas á £ 700 máximum de la garantia
que el Gobierno se ha obligado á pagar por
el citado artículo..... **£ 116,629**

Son ₧ 116,620 que importa esta liquidacion, sobre cuyo pago toca á V. E. resolver.

Buenos Aires, Enero 21 de 1876.

S. Cortines.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 7 de 1876.

Visto lo espuesto por la Contaduria General en su precedente informe sobre la solicitud presentada por el Directorio del Ferro-Carril Argentino del Este, pidiendo el abono de la garantia acordada á esa línea durante el primer año de su esplotacion, comprendido entre el 30 de Marzo de 1874 y el 20 de Abril de 1875, y considerando :

1° Que los señores Lezica y Wanklyn, Directores de este Ferro-Carril, ofrecen su garantia personal y la de la parte libre del Ferro-Carril para responder por las diferencias que pudieran resultar de la liquidacion que haga oportunamente la Contaduria entre la cantidad que reciban y la que efectivamente deba pagarse.

2° Que el año de garantia que se cobra, venció el 20 de Abril de 1875, estando por consiguiente próximo á vencerse el segundo, lo que ofrece al Gobierno una nueva y sólida garantia, por las sumas á que es acreedora ya la misma Empresa.

3° Que por la ley de concesion (artículo 9°) debia haberse hecho efectiva la garantia, á medida que se fueran abriendo las acciones del camino, y atentas las demas consideraciones aducidas por la Contaduria, lo practicado en casos análogos y oido el Procurador del Tesoro.

El Presidente de la República resuelve que, pase este expediente al Ministerio de Hacienda, para el abono á las señores Wanklyn y Lezica de la cantidad de 116,620 pesos fuertes, que cobran como importe de la garantía del primer año de explotación del Ferro-Carril Argentino del Este, imputándose al inciso 15, ítem 2º del Presupuesto de 1875, la suma de ochenta y tres mil seiscientos trece pesos, ochenta y ocho centavos, y el resto al inciso 14, ítem 2º del Presupuesto de 1876; debiendo los interesados otorgar previamente ante el Escribano de Gobierno la escritura de fianza por la cantidad que van á recibir, comprometiendo al mismo tiempo á la Empresa misma para responder de las diferencias que puedan resultar, como queda dicho.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

O. LEGUIZAMON.

Ferro-Carril Andino

EXMO. SEÑOR:

Esta Comision encargó al Ingeniero D. Guillermo Villanueva de la visita de Inspeccion del Ferro-Carril de Rio 4° á Villa Mercedes.

Despues de haber examinado detenidamente la línea y todas sus dependencias, ha presentado á su regreso el informe que se remite adjunto, asi como el del Ingeniero Inspector de la línea Sr. Giagnoni.

Esta Comision nada tiene que observar, pues está enteramente conforme con cuanto dice el Sr. Villanueva, y se limita, por lo tanto, á proponer á V. E. aprobar la recepcion de la línea férrea á que se refiere.

Buenos Aires, Agosto 21 de 1875.

Justiniano Linch—Ignacio Firmat.

Buenos Aires, Agosto 13 de 1876.

A los Sres. de la Comision Inspectora de Obras Públicas, D. Ignacio Firmat y D. Justiniano Linch.

En cumplimiento del decreto de fecha 24 de Julio próximo pasado que disponia se hiciese la Inspeccion del Ferro-Carril de Rio 4° á Villa de Mercedes por uno de los miembros de la Comision Inspectora de Obras Públicas, encargo para el que fui designado; tengo la satisfaccion de participar á Vdes. el resultado de dicha inspeccion.

A mi llegada á Rio 4° el 2 del corriente aun no estaban terminados los trabajos del citado Ferro-Carril, pero la empresa desplegaba tanta actividad que el dia 13 podian considerarse como concluidos y en condiciones de recibir la línea por parte del Gobierno, salvo algunas reservas sobre detalles de poca consideracion.

La traza adoptada definitivamente despues de los estudios á que se refiere el artículo 10 del contrato con los Sres. Rogers y C^a. no tiene de comun con el estudiado por la Empresa Elia y Allan, sino los puntos extremos habiéndose desviado al Sud hasta cerca de 11 kilómetros en el punto que mas se apartan ambas líneas. La línea actual se ha acortado de algunos metros solamente, pero es muy superior á la que sirvió de base al contrato, por la notable disminucion que se ha hecho en las pendientes. Esta disminucion llega hasta 0364 p ∞ en término medio, lo que importa una economía considerable en la explotacion de la via.

Asi creo que el Gobierno ha ganado mucho con el cambio de traza de la línea, no obstante el haber aumentado dos curvas á las que habia en la traza primitiva.

A este respecto recomiendo á Vdes. la lectura del in-

forme del Ingeniero Inspector residente, Sr. D. Cristóbal Giagnoni.

Los terraplenes están contruidos de conformidad con las estipulaciones del contrato, en cuanto he podido juzgar personalmente y segun los informes que he recibido del Inspector residente. He observado que en algunas partes la tierra vejetal que cubre el terraplen es muy arenosa y tal vez poco aparente al objeto á que está destinada; pero de esto no puede juzgarse con seguridad hasta que venga la época de las lluvias. Entonces se verá si en realidad es buena ó mala; y como la Empresa constructora tiene la obligacion de conservar el camino durante un año, despues de entregarlo al Gobierno, habrá tiempo de remediar cualquier defecto que hubiese á este respecto.

La colocacion de la via ha sido bien ejecutada, y no he encontrado nada que observar á los constructores, sobre esta parte de las obras.

El número de alcantarillas ejecutadas hasta hoy no alcanza al que marca el contrato. A este respecto se me hizo presente que no se habia terminado la construccion de las alcantarillas, esperando que llegase la época de las grandes lluvias, para poder determinar con mas acierto los puntos en que eran mas necesarias, y convinimos en que se acordaria como plazo para concluiras en el número y forma que marca el contrato, el 1° de Enero del año entrante.

Los puentes son de excelente construccion y se han armado con bastante cuidado.

Todas las pruebas á que fueron sometidos, dieron el resultado mas satisfactorio, y acompaño un pliego especial con la descripcion de las referidas pruebas. Ademas el informe del Ingeniero Giagnoni á que he hecho referencia, hará conocer á Vdes. algunos detalles de la construccion de estas obras.

Los edificios para estaciones de pasajeros son cómodos y bien contruidos, y solo en algunos detalles he tenido observaciones que hacer, las que han sido atendidas en el acto por la Empresa constructora.

El edificio de Villa Mercedes es bastante espacioso para una estacion de su clase, pero á causa de la gran distancia que hay entre la Villa y la Estacion, se hace necesario construir un pequeño edificio para habitacion de algunos empleados.

Igualmente es indispensable una casa para maquinistas cerca del galpon de locomotoras, y sería muy conveniente contratar ambas obras con la misma Empresa, y á la mayor brevedad.

En los andenes ó plataformas de las estaciones, se ha formado el piso de hormigon, siguiendo el mismo sistema que en la seccion de Villa Maria á Rio 4°. La práctica ha demostrado que en clase de piso, no solo es caro por el precio de construccion, sino poco durable, lo que origina un gasto continuo en reparaciones. Este defecto solo ha podido salvarse en la Estacion de carga de Mercedes, en donde se ha hecho piso de madera.

Los depósitos de agua para las locomotoras son mas pequeños que los que marca el contrato, pero como su tamaño es mas que suficiente para su objeto, esta modificacion es conveniente por cuanto introduce una economia de costo.

Las casas de camineros segun contrato debian ser diez. La Empresa habia manifestado ya á la Comision que, segun convenio celebrado con el Departamento de Ingenieros el año anterior, se redujo el número de estos edificios á ocho.

No encuentro que sean indispensables las dos casas suprimidas, y solo tengo que observar que esta variacion se debió hacer antes de fijar su posicion, pues no habiendo

sido así, ha sucedido que están mucho más cerca una de otra del lado de Rio 4° que del lado de Mercedes; es decir no se han repartido uniformemente en todo el largo del camino.

En cuanto á los edificios son cómodos y bien construidos.

Por la lista adjunta, se impondrán Vdes. de lo que faltaba en la vía y estaciones el 13 del corriente que, como he dicho antes, no son sino detalles de poca consideración.

Las locomotoras según el contrato debían ser iguales á una de las que poseé el Ferrocarril Andino (la *Velez Sarsfield*).

En los veinte wagones de carga se ha hecho una modificación importante y muy ventajosa, aumentando sus dimensiones, sin recargar por esto el precio del contrato y más bien mejorando en calidad los tipos adoptados.

Por un convenio hecho en Londres con el Sr. Lindmark y la Empresa del Ferrocarril de Rio 4° á Villa Mercedes, se han sustituido á los cuatro coches de pasajeros que especifica el contrato, un juego de piezas de repuesto para las locomotoras, debiendo hacerse la deducción de la diferencia en el costo que resulte á favor del Gobierno. Al tiempo de efectuar el recibo de este material, es necesario hacer un reconocimiento prolijo de él, operación que no he podido practicar por tener la Empresa dicho material aun en movimiento el día de mi salida hasta Rio 4°.

He inspeccionado también el telégrafo que está bien colocado, y solo faltaba rectificar un poco los aparatos de transmisión para que quedase perfectamente corriente.

Para concluir debo decir á Vdes. que según mi opinión la Empresa constructora del Ferrocarril entre Rio 4° y Villa Mercedes, ha llenado cumplidamente sus com-

promisos, y que creo seria equitativo fijar la fecha de hoy para el recibo de dicha línea férrea por parte del Gobierno.

Saludo á Vdes. atentamente.

G. Villanueva.

Informe del Ferro-Carril de Rio 4° á Villa Mercedes.

A la Comision Inspectorá de Obras Púbricas.

Buenos Aires.

Rio 4°, Agosto 1° de 1875.

Tengo el honor de comunicar á la Comision Inspectorá de Obras Púbricas el presente informe, relativo al Ferro Carril de Rio 4° á Villa Mercedes despues de la última visita practicada por mí en estos trabajos, como conclusion de la inspeccion hecha por mí durante la construccion del Ferro-Carril que el 8 de Agosto próximo, creo que podrá conceptuarse por terminada.

Como resulta por el plano general que remito adjunto á los otros dibujos, en el número 28 relativo á las obras ejecutadas, la traza de este Ferro-Carril seguida en la ejecucion no tiene ningun trozo comun con la propuesta en el contrato segun los estudios de los Sres. Elia y Allan; trasportándose enteramente al Sud alejase en su mayor distancia cerca de kilómetros 10.50 hácia el kilómetro 182. En la época en que he llegado como Inspector á Rio 4° (26 de Febrero 1874) la Oficina de Ingenieros Nació-

nales había aprobado en máxima hasta Mercedes este cambio propuesto por la Empresa y el siguiente cuadro comparativo entre la línea del contrato con la ejecutada por la Empresa, hace ver claramente la gran ventaja que hemos podido obtener con la adopción de esta última.

LÍNEA DE RIO CUARTO A VILLA MERCEDES PROPUESTA EN EL CONTRATO

Largo total de la línea en kilómetros.	Número de las curvas.	Largo total de las curvas en metros.	Largo de las horizontales en metros.	Salida de Rio 4° á Mercedes.		Salida de Mercedes á Rio 4°		Subida media general de ida y vuelta por 100
				max. por 100	media por 100	max. por 100	media por 100	
122,300	11	7374,00	18,850	1,333	0,7535	1,428	0,7436	0,7485

LÍNEA DE RIO CUARTO A VILLA MERCEDES EJECUTADA POR LA EMPRESA

Largo total de la línea en kilómetros.	Número de las curvas.	Largo total de las curvas en metros.	Largo de las horizontales en metros.	Subida de Rio 4° á Mercedes.		Subida de Mercedes á Rio 4°		Subida media general de ida y vuelta por 100
				max. por 100	media por 100	max. por 100	media por 100	
122,250	13	8363,23	430000	1,100	0,4135	1,028	0,3555	0,3845

Entre tanto de la comparación de estos cuadros resulta 50 metros como diferencia en el largo total, entre las dos líneas y á favor de la ejecutada; la diferencia en el número de las curvas, su largo y trozos horizontales están en favor de la línea primitiva, pero esta es muy pequeña; además si se considera los grandes radios que hemos adoptado en las curvas, así como la enorme diferencia en las gradientes á favor de la línea ejecutada siendo de 0.233 por 100 lo menos, en la máxima gradiente de Rio 4° y de 0.364 por 100 lo menos en la media general de ida y vuelta, es decir casi la mitad.

Otra ventaja de la línea ejecutada es la menor cantidad

de los movimientos de tierra y de tener obras de arte de menor importancia en comparacion con las que habian sido calculadas en el presupuesto de la línea elaborado por Elias y Allan, lo cual aunque sea principalmente una ventaja para la Empresa, pues la menor cantidad de trabajos trae consigo igualdad de circunstancias un gasto menor de mantencion, así resulta tambien una ventaja para la Administracion que tenga á su cargo este Ferro-Carril.

Donde parece que la línea ejecutada habria podido ser susceptible de mejora es entre los kilómetros 224 y 231 en cuyo lugar las curvas que componen la mayor parte de este trozo, dan á la vista un trayecto topográfico no muy conveniente; sin embargo de los estudios hechos por repetidas veces, resultó no poderse trasportar la traza mas abajo, sin incurrir en considerables movimientos de tierra siendo el terreno en ese punto notablemente bajo, ó tal que empeoraría las gradientes, así es que pareció el mejor partido adoptar la línea tal como ahora se encuentra. Los terraplenes como ahora están garantidos tienen bastante solidez y firmeza por cuanto habiendo sufrido la prueba de frecuentes y fuertes lluvias, se han consolidado, de manera que raras veces han dado pruebas de ceder ante el paso de la locomotora; es por estas circunstancias que hemos tenido la ventaja de conocer experimentalmente donde mas convenia colocar alcantarillas, zanjas para los desagües, etc. etc., ademas, donde los terraplenes eran de mayor importancia, fueron comprimidos artificialmente, consolidados y revestidos todos de tierra vejeta, la cual en los puntos donde faltaba ha sido traída de lejanos parajes.

Las principales obras de arte ejecutadas en este Ferro Carril son: los puentes de Santa Catalina, Lagunilla, Sampacho, Chayan y Cortaderas, todos con estribos de

mamposteria y sobreestructura de hierro. Los cimientos de estas obras han sido hechos por medio de pozos con escojido material cocido, cortado en formas convenientes lo mismo que sus dimensiones y en todo con mezcla de cal, arena y tierra romana, con cuyo sistema hemos podido sin inconveniente alguno alcanzar el terreno existente de manera que ninguna de dichas obras ha dado hasta el presente la mas lijera señal de cedimiento. Solamente en el puente de Santa Catalina, con motivo de las precauciones tomadas en la colocacion de las vigas de hierro, manifestáronse algunas grietas que luego de ser reconocidas se encontró por causa accidental la ya manifestada; se procedió á corregirlas convenientemente, no habiendo hasta ahora reproducidose semejante inconveniente.

La Estacion de Villa Mercedes y fábricas relativas, las dos Estaciones intermedias de Sampacho y Chayan, como tambien las casas de camineros situadas en las localidades que parecieron mas convenientes, fueron ejecutadas segun los planos entregados á la Empresa y con la mayor solidez y exactitud.

Los materiales empleados en la construccion de este Ferro-Carril fueron ladrillos hechos por la Empresa en varios parajes próximos á la línea y en general fueron de buena calidad, empleando los inferiores en aquellas partes donde el trabajo era de menor importancia rechazando los de mala calidad, agregando que en Mercedes donde han sido contruidos la mayor cantidad, la Empresa hizo varios hornos murados para obtener, como obtuvo, una clase mejor de material cocido.

Solamente los puentes de Sampacho y Chayan como las dos estaciones de los mismos nombres han sido contruidos con una piedra arenaria superior, sacada de una cantera encontrada en Lampacho habiéndose empleado

en el puente de Chayan otra piedra de una cantera situada á inmediaciones de ese rio.

La via permanente ha sido construida con arreglo á las prescripciones del arte.

Es notorio que el tren rodante del cual la Empresa de Rogers Thomas y Ca., ha dotado el Ferro-Carril de Rio 4° á Villa Mercedes es superior al que existe en el Ferro Carril Andino de Villa Maria á Río 4°; en prueba de esto tenemos que las dos locomotoras de este Ferro-Carril (L. M. del Carril y Avellaneda) aunque iguales en dimensiones á la mayor del Andino, parecen de mejor construccion, dando pruebas de lo dicho en el servicio que las primeras y esta última prestaron sobre la línea durante el tiempo de construccion de la via permanente.

Tambien los veinte wagones descubiertos ó de plataforma son de mayores dimensiones que las de la misma clase pertenecientes al Andino, siendo las primeras de 8,^m ó 9 de largo por 2,^m 76 de ancho pesando vacios cada uno cerca de 5 toneladas y llevando una carga de 8 toneladas, mientras que los del Andino de la misma clase son de 4,^m 90 de largo por 2,^m 80 de ancho, ventaja grandísima para la carga de materiales de gran longitud.

Habiendo examinado las condiciones de estabilidad de las obras que constituyen este Ferro-Carril puedo asegurar que á mi juicio ellas satisfacen enteramente, sea por sus dimensiones como por su ejecucion. Me pareció de igual modo importante considerar y analizar las gradientes del mismo Ferro-Carril, porque si las primeras influyen sobre su duracion y solidez, las segundas determinan esencialmente la economia del tránsito y explotacion, para lo cual la misma via ha sido construida, y por esto mientras podamos reducir á valor numérico la importancia del movimiento del Ferro-Carril de Rio 4° á Villa Mercedes, podremos entonces ofrecer una compara-

cion sobre tal materia, entre la línea ejecutada y la que fué propuesta en el contrato segun los planos de los señores Elias-Allan.

Entre tanto, tomando los datos que recibimos de nuestras locomotoras, es decir, las que son destinadas á recorrer el Ferro-Carril de Rio 4° á Villa Mercedes, tenemos que el peso de la locomotora junto con el agua de la caldera y el tender cargado, se puede avaluar en cerca de 41 toneladas inglesas, calculando la presión media absoluta del vapor en la caldera en 130 libras inglesas por pulgada cuadrada, por lo cual, calculando la contrapresión en los cilindros y el coeficiente relativo de reducción, tendremos la *presión efectiva* del vapor en 87 libras inglesas por pulgada cuadrada sobre el piston, igual á 6.10 atmósferas por centímetro cuadrado. Además tenemos la corza [el largo del cilindro) del piston igual á 1.66 piés; el diametro del cilindro igual á 15 pulgadas y el diametro de la rueda matriz 5 piés; suponiendo la velocidad media de un tren de mercaderias á 14 millas inglesas por hora.

Aplicando estos datos sobre los cálculos del Ferro carril ejecutado y tomando la misma media de ida y vuelta, la cual como hemos visto en el precedente cuadro, es de 0.3845 por 100, ó mas bien $\frac{1}{260.08}$ tendremos para esta gradiente y para dicha velocidad media una fuerza de tracción de 6.499 libras inglesas y la carga que sobre esta gradiente y con dicha velocidad media, puede ser trasportada escluyendo el peso de la máquina y del tender, en 325 toneladas inglesas. Ahora suponiendo haber compuesto un tren de 25 wagoes, cada uno de los cuales pesa 5 toneladas vacío y lleva una carga adicional de 8 toneladas, como son los nuestros, tendremos, restando el peso de los 25 wagoes del peso total, es decir, $325 - [25 \times 5] = 200$ toneladas

inglesas de donde se deduce que : *sobre la línea actualmente ejecutada, la locomotora puede trasportar una carga útil de 200 toneladas inglesas con una velocidad media de 14 millas inglesas por hora (kilometros 22.530) sobre la misma subida media de 0.3845 por 100.*

Aplicando y resolviendo los mismos cálculos en la línea según la traza de los señores Elias y Allan, propuesta en el contrato y sobre la cual tenemos una subida media de ida y vuelta igual á 0.7485 por 100 ó $\frac{1}{133.60}$ tendremos la carga que sobre dicha gradiente y con la velocidad dicha, puede ser transportada igual á 210 toneladas inglesas escluido como siempre el peso de la máquina y el tender.

Ahora si se quisiese formar el mismo tren de carga como anteriormente, es decir, 25 wagones, es claro que estos no podrian ser cargados con mas de 4.40 toneladas cada uno, viniendo así á trasportarse un peso útil solamente de 85 toneladas. Sin embargo, no podria hacerse lo dicho porque los wagones pueden soportar cada uno con seguridad el peso adicional de 8 toneladas; por consiguiente reduciendo al mínimum el número de wagones y suponiendo tambien en el caso mas favorable que se pudiera cargar cada uno con el peso adicional de 8.125 toneladas, tendremos que un tren de 16 wagones será el mas conveniente, y que permitirá transportar la mayor carga útil posible. Así aceptando este caso, que es el mas favorable, tendremos por resultado final: 210—[16 X 5]—130 toneladas inglesas. De donde se puede deducir que :

» Sobre la línea del contrato, ó mas bien del proyecto
» Elias-Allan, la locomotora habria podido transportar
» una carga útil solamente de 130 toneladas inglesas con
» la misma velocidad media de 14 millas inglesas [kilómetros 22.530] por hora, sobre la misma subida media de
» 0.7485 por 100. »

Tenemos entonces por resultado final, que sobre la línea ejecutada por la Empresa á igualdad de circunstancias y por la sola diferencia en las gradientes, se puede trasportar 70 toneladas inglesas, de peso útil mas que en la línea primitiva, segun el proyecto Elias-Allan, propuesta en el contrato.

Entre tanto sin entrar en apreciaciones de detalle, claramente se vé el gran mejoramiento introducido en la línea construida por los cambios en el proyecto primitivo, propuesto por la Empresa y aprobados por la autoridad competente, de manera que tanto por esto, como por la buena ejecucion de los trabajos, el Gobierno de la Nacion al recibir el Ferro-Carril de Rio 4° á Villa Mercedes, puede estar seguro de tener una obra completa y coucluida con todas las reglas del arte.

Soy de Vdes. atento y S. S.

El Ingeniero Nacional,
Cristóbal Giagnoni.

Es copia.

Miguel Velasquez.

Buenos Aires, Agosto 28 de 1875.

Visto lo espuesto, por el Ingeniero D. Guillermo Villanueva, encargado por la Comision Inspectora de Obras Públicas de visitar é inspeccionar la línea del Ferro-Carril Andino, en la seccion del Rio 4° á Villa Mercedes, y lo informado por el Inspector del Gobierno en aquella seccion; estando conforme la expresada Comision con ambos informes, de los cuales resulta haberse terminado la vía en todos sus edificios, tren rodante y demás accesorios, no solo segun lo contratado, sino con mejoras en algunos de sus detalles,

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1° Declárase recibida por la Nacion la vía férrea construida entre Rio 4° y Villa Mercedes por los señores Rogers y C^a, debiendo entenderse esta recepcion desde el dia de la fecha.

Art. 2° La Comision de Obras Públicas procederá á la completa liquidacion de los trabajos hechos con arreglo á lo estipulado en el contrato.

Art. 3° El Poder Ejecutivo designará por decreto el dia en que haya de hacerse la inauguracion solemne de esta vía.

Art. 4° Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Contrato para la explotacion del Ferro-carril Andino.

La Comision Inspectorá de Obras Públicas, en representacion del Exmo. Gobierno Nacional, por una parte, y D. José S. C. Rogers por la otra, de acuerdo con lo dispuesto por la ley de 4 de Octubre de 1875, han convenido en lo siguiente:

Art. 1° D. J. S. C. Rogers, correrá con la explotacion del Ferro-carril Andino y su Telégrafo, por el término de cuatro años, contados desde la fecha de la aprobacion de este contrato.

Art. 2° El Sr. Rogers nombrará sus empleados para la explotación del Ferrocarril y su telégrafo, debiendo ser de nacionalidad argentina por lo menos la mitad del número de ellos, reservándose el Gobierno el derecho de exigir la separación de aquellos que á juicio de sus inspectores sean perjudiciales al buen servicio público.

Art. 3° La Empresa establecerá el número de trenes necesarios al tráfico público, que no será menos de un tren diario de Villa-Maria á Rio 4° y vice-versa; de tres semanales entre Rio 4° á Villa Mercedes (ida y vuelta); dichos trenes estarán en combinación con los del Central Argentino, de modo que pueda hacerse el viaje entre Rosario y Rio 4° el mismo día.

Art. 4° Las tarifas de pasajes y de carga, se fijarán de común acuerdo entre el Gobierno y la Empresa, no pudiendo exceder en ningún caso de la tarifa actual del Central Argentino, ni las del telégrafo ser mayores que las fijadas en la ley nacional.

Art. 5° El Gobierno pagará la mitad de las tarifas por los pasajeros, tropas y carga que por su cuenta transiten por el Ferrocarril. Los telegramas oficiales serán gratuitos, como también la conducción de las balijas de la correspondencia y la del empleado que la conduce y reparte.

Art. 6° El empresario Sr. Rogers dará cumplimiento en su caso, sin recargo para la Nación, al contrato celebrado por D. Juan E. Clark, para el transporte de los materiales y útiles para la construcción del Ferrocarril de Villa Mercedes á San Juan y Cordillera de los Andes, en el cual se estipula la rebaja de un sesenta por ciento de la tarifa común.

Art. 7° Todos los gastos de explotación del Ferrocarril Andino, serán de cuenta del empresario, quien entregará al Gobierno los tres primeros años el veinte

por ciento de las entradas brutas, y el veinticinco por ciento de las mismas en el último año.

Art. 8° Si las entradas brutas del Ferro-carril llegáran á producir mensualmente la suma de cuarenta y siete pesos fuertes (47 \$) por kilómetro, la Empresa aumentará cinco por ciento (5 %) sobre las cantidades estipuladas en el artículo anterior.

Art. 9° Dichas sumas serán entregadas cada tres meses despues de hecha la liquidacion correspondiente.

Los libros de la contabilidad estarán siempre á disposicion de los inspectores autorizados por el Gobierno para revisarlos ó verificar la exactitud de las cuentas.

Art. 10. Cualquier obra de arte adicional á las construcciones existentes en el Ferro-carril Andino, que resulte de notoria necesidad, será hecha por la Empresa de cuenta del Gobierno prévio acuerdo con él y con intervencion de un ingeniero nacional.

Art. 11. Si la esperiencia mostrara la necesidad de aumentar el tren rodante existente, ya sean locomotoras, coches ó wagones, la Empresa comprará por cuenta del Gobierno y con su intervencion, las piezas que se especifiquen de comun acuerdo.

Art. 12. El camino y todas sus existencias, se entregarán á la Empresa bajo de un inventario detallado y despues de un reconocimiento minucioso de su estado actual. El inventario é informe sobre la inspeccion antedicha, serán formados por un representante autorizado por el Gobierno y por el empresario. Este contrato no altera ni afecta en nada la obligacion por parte de la Empresa constructora de la seccion entre Rio 4° y Villa Mercedes, respecto de la conservacion del camino prescrita en el artículo 41 del contrato de construccion.

Art. 13. Al terminar este contrato, la Empresa devolverá al Gobierno la línea con todas sus dependencias, eu

perfecto estado de conservacion; debiendo reintegrar los objetos que faltasen, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor.

Es entendido que para los efectos de este artículo, se tendrá en cuenta para no ser cargado á la Empresa, el deterioro natural de los materiales de la via, edificios, obras de arte y tren rodante.

Art. 14. La Empresa se someterá en todas sus partes á las leyes que rigen los ferro-carriles y telégrafos. Pondrá en vigencia el Reglamento del Ferro-carril Andino en todo aquello que no se oponga á este contrato; debiendo comunicar al Gobierno las modificaciones que en él introdujera y haciéndose responsable por su estricto cumplimiento. La Empresa atenderá todas las indicaciones que le hicieren los inspectores del Gobierno, para el buen servicio y conservacion del camino y telégrafo, cuando no estén en oposicion con el contrato.

Art. 15. Este contrato no podrá ser transferido sin consentimiento del Gobierno.

Art. 16. El Gobierno podrá rescindir el contrato, si la Empresa no diese cumplimiento á sus estipulaciones y ella no tendrá derecho á ser indemnizada, si del juicio arbitral resultase culpabilidad de su parte.

Art. 17. En caso de venta del Ferro-carril, el comprador quedará obligado á respetar el presente contrato hasta su vencimiento, ó á indemnizar á D. J. S. C. Rogers en la forma siguiente, á eleccion del comprador: Si la venta se hiciese antes de transcurridos los dos primeros años del arrendamiento, se devolverán al arrendatario las cantidades íntegras que él hubiese entregado al Gobierno como producto de la explotacion, con mas lo que corresponderia al Gobierno por otros seis meses, tomando para calcularlos, el término medio del producido de los seis meses últimamente transcurridos. Si la venta se

hiciese durante el tercero ó cuarto año, el comprador devolverá al arrendatario la mitad de todas las cantidades entregadas al Gobierno por el contrato de explotación, á mas lo que corresponda á cuatro meses calculados como en el caso anterior, siempre que el plazo que faltare para terminar el arrendamiento, escediese de seis meses, y si no escediera, se entregará lo correspondiente á la mitad del tiempo que falte.

Art. 18. Las existencias en bodega se entregarán al contratista, por medio del inventario, en el que constará el valor de los objetos puestos en la línea. Terminado el contrato, serán recibidos por el Gobierno en la misma forma.

Art. 19. Toda cuestion que se suscite entre el Gobierno y la Empresa será sometida á árbitros nombrados por ambas partes, cuya decision será final.

Art. 20. La explotación de la línea estará exenta de todo impuesto nacional ó provincial.

Art. 21. Al firmar el presente contrato, la Empresa depositará en un Banco elegido por el Gobierno, el valor de *veinte mil pesos fuertes* (\$ ftes. 20,000) en obligaciones ó fondos públicos de la Nacion, como garantia de su buen cumplimiento, cuyo valor no podrá retirarse sino cuando termine el contrato.

Hecho en Buenos Aires, á los nueve dias del mes de Octubre de 1875.

G. Villanueva—Ignacio Firmat
J. Lynch—J. S. C. Rogers.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 3 de 1875.

Habiendo presentado el Sr. D. J. S. C. Rogers, el comprobante de haber depositado los *veinte mil pesos fuertes* (20,000 \$ fts.) á que se refiere la Contaduría General en su anterior informe, y resultando de lo espuesto por la Comisión Inspectora de Obras públicas, que el contrato celebrado por ella con dicho señor Rogers, para la explotación del Ferrocarril Andino, está en todo conforme con la ley de la materia de 4 de Octubre del corriente año, apruébase en todas sus partes y pase á la Escribanía de Gobierno, para que lo reduzca á escritura pública.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Enero 29 de 1876.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

El arrendatario del Ferrocarril Andino Don J. S. C. Rogers, ha presentado el adjunto proyecto de tarifa, solicitando la aprobación del Gobierno para ponerlo en vigencia.

Del exámen comparativo entre la tarifa propuesta y las del «Central Argentino» resulta que, en general, es mas baja que esta, la cual segun el artículo 4º del contrato de explotación, se fija como límite superior.

Respecto á la tarifa de carga, el Consejo, de acuerdo con lo que informa el inspector del Ferro-Carriles, opina que, á pesar de ser mas baja que la del «Central Argentino» no consulta las verdaderas necesidades del comercio, ni ofrece ventajas para la Empresa.

En efecto, siendo la clasificacion adoptada en la subdivision de los artículos la del «Central», se observa que casi todos los trasportes son de los artículos que figuran en la segunda clase, y que son muy pocos los de la primera y tercera clase que se trasportan por el Ferro-Carril Andino, siendo su naturaleza tal, que el flete alto ó bajo, no ha de tener influencia en la cantidad á trasportar.

Respecto de los artículos clasificados en la segunda clase, cree el Consejo que se debe hacer una rebaja en la tarifa, tanto para vencer la competencia que hacen las carretas, miéntras el Ferro-carril no se prolongue, como para facilitar el desarrollo comercial de las Provincias de Cuyo.

Comparando las tarifas del «Central Argentino» y la propuesta para el «Andino», resulta que las de este último serían mas bajas que las del «Central» en un trayecto de 255 kilómetros en la proporcion siguiente:

1 ^a clase—	«Central»	₧ 14.10	} Diferencia	₧ 2.65
	«Andino»	« 11.45		
2 ^a «	«Central»	« 10.30	} «	« 1.39
	«Andino»	« 8.91		
3 ^a «	«Central»	« 6.40	} «	« 1.31
	«Andino»	« 5.09		

Tomando la distancia entre el Río 4º y Villa María, que es de 132 kilómetros, y el flete, segun las tarifas actuales del «Andino» entre los mismo puntos, se obtiene como importe kilométrico, por toneladas de transporte:

Carga de 1 ^a clase—	₧ 0.043
« « 2 ^a «	— « 0.031
« « 3 ^a «	— « 0.020

Como se vé, la tarifa de carga propuesta por el señor Rogers, es un poco mas alta que la actual; pero no tendrá una influencia perjudicial haciendo una disminucion en la tarifa de segunda clase, la que se puede poner á \$ 0.030 por tonelada, en vez de \$ 0.035 que propone el Sr. Rogers; de este modo en la distancia total se obtiene una disminucion de \$ 1.225 por tonelada.

Con la modificacion en el precio de la tarifa de carga de segunda clase, que dejo indicada, el Consejo cree conveniente se apruebe esta, quedándole al Gobierno el derecho de modificarla segun el resultado que se obtenga en la explotacion del camino.

Dios guarde á V. E.

Guillermo White.
Director.

Justo R. Dillon.
Secretario.

Enero 31 de 1876.

A la Contaduría.

O. Ojeda.
Sub-secretario.

EXMO. SEÑOR:

Por su parte la Contaduría nada tiene que oponer á la aprobacion de la adjunta tarifa previas las modificaciones que aconseja el Consejo de Obras Públicas.

Contaduría General, Febrero 14 de 1876.

S. Cortinez.

Febrero 18 de 1876.

Vista al señor Procurador del Tesoro.

P. A.—

O. Ojeda.

Sub-secretario.

Señor Sub-Secretario:

Estoy conforme con el informe de la Comision de Obras Públicas.

Estudio, Febrero 21 de 1876.

V. de la Plaza.

Buenos Aires, Marzo 7 de 1876.

Visto lo informado por el Departamento de Ingenieros y Contaduria y oido el Procurador del Tesoro, apruébase la tarifa presentada por el arrendatario del Ferro-Carril Andino con la modificacion propuesta por el Consejo de Obras Públicas.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

TARIFA DEL «FERRO-CARRIL ANDINO»

Bases kilométricas

Tarifa de pasajeros, encomiendas y cargas. Proporcional á la distancia.

Tarifa—Trenes espesos, diferencias sobre distancia y clase de vehículos.

Tarifa—Boletos mensuales, *convencional*, reduccion de un tanto por ciento sobre valor total de pasages.

Pasajeros

- 1ª Clase ₡ 00.3 por kilómetro y por cabeza id.
 2ª " " 0.2 " " " "
 1ª 25 p₈ mas bajo que el anterior ida y vuelta.
 2ª 25 " " " " " "

Encomiendas

₡ 0.0019 por kilómetro y por arroba ó fraccion.

Carga

- 1ª Clase ₡ 0.045 por kilómetro por tonelada.
 2ª " " 0.035 " " " "
 3ª " " 0.02 " " " "

Trenes espesos

Tarifa para una máquina, un coche 1ª y furgon

De	0 kilómetros á	60 kilómetros	₡	2.05
"	61	" 100	"	" 2.00
"	100	" 150	"	" 0.75
"	150	" 150	"	» 0.60

Para cada vehículo adicional.

Por coche de 1ª clase y misto ₡ 1.00 por kilómetro.

"	"	" 2ª	" furgon	" 0.75	"
"	wagon	cerrado ó	cubierto	" 0.60	"

Boletos mensuales

Línea de Villa María á Rio 4° Trenes diarios—25 p⁸ del valor total de pasaje en segunda clase ida y vuelta, por todos los viajes posibles en uu mes. Próximamente en valor de 7 1/2 pasaje,

Línea de Rio 4° á Mercedes—Trenes tres veces por semana, 33 p⁸ del valor total de pasajes en 2ª clase ida y vuelta por todos los viajes posibles en un mes. Próximamente en valor de boletos.

Toda la línea—Para pasar de una seccion á otra se suman los boletos parciales y se deduce ₡ 200 de cada suma: y para toda la línea se deduce ₡ 400. De la línea total.

PARALELO CON LA TARIFA DEL «FERRO-CARRIL CENTRAL»

Pasajeros

1ª Clase	₡ 7.71	«Central»	₡ 7.63	«Andino»	₡ 0.03 mas bajo
2ª	«	« 5.14	«	« 5.09	«
				«	« 2.05

Carga

1ª	«	« 14.10	«	« 11.45	«	« 2.65	«
2ª	«	« 10.30	«	» 8.91	«	« 1.39	«
3ª	«	« 6.40	«	« 5.09	«	« 1.31	»

Encomiendas ₡ 0.48 «Central» ₡ 0.48 «Andino 1.31.

NOTA—Estos precios son tomados por igual distancia, para establecer la comparacion.

Línea del «Central» del Rosario á V. María 255 kilómetros.

Línea del «Andino»—D. V. María á V. Mercedes 254 kilómetros.

Un kilómetro de diferencia de la distancia total no influye sensiblemente en el precio kilométrico.

M. G. Sanchez.

Administrador.

Exmo. Sr. Ministro del Interior, Doctor Don Simon Iriondo.

Juan Ribas y Juan Piquer, vecinos de esta ciudad—ante V. E. tenemos el honor de esponer que somos propietarios de un terreno situado en la Provincia de Córdoba, departamento de Rio 4° á las inmediaciones del Arroyo Chajan, por cuyo terreno pasa la via del Ferro-Carril Andino en su segunda seccion á Mercedes de San Luis, cruzándola en sentido diagonal y que segun los estudios y proyectos formulados anteriormente debe situarse una estacion junto al mismo arroyo kilómetros 82 á 83.

Esta estacion asi situada es sumamente ventajosa para aquella localidad y para la empresa misma, porque hay allí establecidas ya numerosas familias que aumentarían indudablemente si se llevase á cabo la idea de situar allí la estacion, y ademas las aguas del arroyo son de excelente cualidad, las mejores de toda la via y muy conveniente por lo tanto para la necesidad de los trenes.

Los infrascriptos, Exmo. señor, se hallan dispuestos á hacer un sacrificio para conseqnir que no se introduzca cambio alguno en lo ántes proyectado, y al efecto se hallan dispuestos á ceder gratuitamente toda la parte del terreno de propiedad que ocupa la vía en la estension señalada como tambien el del establecimiento para la estacion designada en las especificaciones, así como á no exigir abono ni indemnizaciones, á que pudiéramos creernos con derecho con motivo del puente construido en nuestra propiedad sobre el Arroyo Chajan, sin mas recompensa por nuestra parte que la de situar la estacion en el punto ya citado, único medio de sacar algun resultado de los gastos en la adquisicion de tierras y en los labores para sembrarlas, para sí y para las demás familias allí establecidas

cuyo número es mucho mayor que la de cualquiera de las otras colonias establecidas entre Rio 4° y Mercedes.

Los que suscriben esperan que V. E. convencido de las grandes ventajas que esto ha de reportar á todos se sirva acceder á lo que solicitamos por creerlo de justicia.

D. G. á V. E.—

Juan Ribas—Juan Piquer.

Buenos Aires, Abril 29 de 1875.

Buenos Aires, Abril 30 de 1875.

A la Comision de Obras Públicas—

J. Larguia.

EXMO. SEÑOR:

Vista la solicitud de los Sres. Juan Rivas y Juan Piquer, referente al emplazamiento de la Estacion del Chajan en la 2ª Seccion del Ferro-Carril Andino de Rio 4° á Villa Mercedes, esta Comision tiene que informar á V. E. que hasta el dia no se ha pensado en hacer cambio alguno respecto á la situacion de dicha Estacion que segun los planos aprobados debe situarse en donde indican los solicitantes.

Segun se desprende de su solicitud es indudable que esta Estacion colocada dentro del terreno de su propiedad ha de constituir una mejora importante para sus intereses y los de sus convecinos y siendo aquel punto un centro de poblacion de mucha importancia, la mayor facilidad para las comnunicaciones que esto les proporciona, ha de traer

como consecuencia inmediata el aumento de los habitantes.

Como esto ha de producir tambien ventajas para el tráfico de la línea y los intereses generales, y nada piden sino el cumplimiento de lo ya estipulado anteriormente y por otra parte ofrecen ventajas grandes para la vía, la Comision no vé inconveniente alguno en que se acceda á la peticion de los Sres. Rivas y Piquer.

Buenos Aires, Mayo 4 de 1875.

Ignacio Firmat—Justiniano Linch.

Buenos Aires, Mayo 6 de 1875.

Estando designada en los planos aprobados para el Ferro-Carril Andino entre Rio 4° y Villa Mercedes, la Estacion del Chajan á kilómetros 82 y 13, y habiendo ya establecidas numerosas familias en el terreno ofrecido en donacion por los Sres. D. Juan Rivas y D. Juan Piquer, de acuerdo con lo dictaminado por la Comision Inspectora de Obras Públicas:—acéptase la donacion propuesta por la estension de terreno necesario para la Estacion y ancho de la vía.

Comuníquese y publíquese—

AVELLANEDA.

PEDRO A. PARDO.

Ferro-carril á Campana

Buenos Aires, Abril 17 de 1875.

EXMO. SEÑOR :

Guillermo Matti, concesionario del Ferro-Carril á Campana, ante V. E. respetuosamente, me presento y digo : Que en los planos aprobados por V. E. se trazó el muelle de Campana. solo con una estension de seiscientos metros de largo, pero las necesidades de la Empresa reclaman una estension doble.

Vengo, pues, á pedir á V. E. se sirva autorizar la traza de dicho muelle con la estension de mil doscientos metros de largo, ampliacion que dobla la importancia de la construccion para V. E. mismo, sin que tenga que hacer estensiva la garantia á la prolongacion y satisface las necesidades de la Empresa.

Es gracia.

Exmo. señor.

G. Matti.

Buenos Aires, Abril 17 de 1875.

Informe la Comision de Obras Públicas.

J. Larguia.

EXMO. SEÑOR :

La propuesta hecha por el Sr. Matti como concesionario del Ferro-Carril á Campana, para prolongar el muelle hasta la estension de mil doscientos metros, es á juicio de la Comision muy aceptable, desde que dicho concesionario no pide garantia por el exeso de la obra sobre la parte contratada y queda sujeto á las mismas condiciones que regian, respecto de los seiscientos metros antes estipulados.

Buenos Aires, Abril 20 de 1875.

J. Lynch—G. Villanueva.

Buenos Aires, Abril 21 de 1875.

Visto lo espuesto por D. Guillermo Matti, concesionario del Ferro-Carril á Campana, y lo informado por la Comision de Obras Públicas; concédese la traza de mil doscientos metros de largo que se solicita para el muelle de Campana, quedando el Gobierno obligado solamente á la garantia de la primera traza de seiscientos metros de largo.

Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

ACOSTA.

SIMON DE IRIONDO.

Siendo el sistema de vía permanente de rieles Vignole, de hierro, sobre cojinetes Livesey se han colocado seis por largo de riel de veinte y un piés, con sus traviesas correspondientes, pero no se han distribuido de un modo conveniente; así que teniendo las juntas (con eclizes) al aire, aun cuando el número de cojinetes sea suficiente, la vía se destruirá pronto, recargándose por esta causa los gastos de conservacion y no podrá tenerse una vía en buenas condiciones.

PUNTES Y ALCANTARILLAS

Las vigas longitudinales son de fierro y las mas cortas á pared continua, pueden dividirse en tres tipos, cuyas dimensiones en medidas inglesas son las siguientes:

1 ^{er} tipo—	Largo de la viga	64	piés—	Altura	6' 5"
2 ^o »	»	»	»	»	3' 8"
3 ^{er} »	»	»	»	»	2' 6"
Distancias entre las vigas 14' 0"					

El tablero está formado por vigas transversales de pino sobre las que se apoyan las soleras longitudinales, en que descansan los rieles. Las vigas transversales están espaciadas de 5' 0" de centro á centro y con una escuadra de 9" X 12", están colocadas en la parte inferior de las vigas longitudinales, y suspendidas por cuatro tornillos (con tuerca) de hierro de 7/8" de diámetro) en cada una de sus estremidades.

No se ha tenido cuidado de hacer descansar las estremidades de las soleras ó vigas sobre las que descansan los rieles en las vigas transversales, así es que aquellas no tienen uniones; es decir, no se han ensamblado unas con otras, sino que son colocadas á tope, quedando en la mayor parte de los casos al aire, y por consiguiente suspendidas al riel, lo que es necesario modificar.

El sistema empleado para sujetar los rieles á la solera,

es tambien defectuoso, y es necesario aumentar el número de clavos.

No obstante los defectos de construccion de los puentes y su pésimo sistema, se encuentran en condiciones de estabilidad, y ofrecen seguridad suficiente, según ha sido comprobado por el resultado de las pruebas á que fueron sometidos.

Las alcantarillas tienen la superestructura de madera, y en general han sido bien calculadas. No se puede decir si el número de ellas es suficiente, dadas las condiciones de la línea; pero en el próximo invierno se verá si es necesario aumentar su número.

Las mamposterias de los estribos y pilares en los puentes y alcantarillas, deja que desear respecto á la ejecucion; sin embargo, no se han notado defectos que hagan temer por la estabilidad de dichas construcciones. En todo caso, como estas obras tienen que ser inspeccionadas con frecuencia, puesto que exigirán una vigilancia continua, habrá siempre tiempo para exigir las obras de seguridad que se requieran.

PASOS Á NIVEL.

La ley de Ferro-Carriles Nacionales de 9 de Setiembre de 1872, dice en los incisos 8º y 9º del artículo 2º: «8º Establecer barreras en todos los puntos en que los «Ferro-Carriles cruzaren los caminos y calles públicas «á nivel. Estas barreras deberán cerrarse á la aproximacion de cada tren, abriéndose despues de que hayan «pasado para dejar espedito el tráfico.»

«9º Hacer los trabajos necesarios para dejar espedito el tráfico en las calles ó caminos públicos que atravessase el Ferro-Carril.»

Ninguna de estas prescripciones se han llenado en el Ferro-Carril de Buenos Aires á Campana. Aunque la

Buenos Aires, Febrero 1^o de 1876.

EXMO. SEÑOR;

El Departamento de Ingenieros Nacionales nada tiene que observar á lo que solicita el representante de la Empresa del Ferro-Carril á Campana. Cree que el Gobierno puede ordenar la inspeccion de esta línea; en cuyo caso será necesario se acompañe el espediente de la concesion que debe existir en ese Ministerio, para que el ingeniero encargado de la inspeccion tenga conocimiento del presupuesto y obras que la Empresa esté obligada á ejecutar, en virtud de los contratos existentes.

G. White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 1^o de 1876.

Atento lo espuesto por el Representante de la Empresa del Ferro-Carril á Campana y lo informado por el Departamento de Ingenieros Nacionales autorizase al Director General para que ordene la inspeccion de dicho Ferro-Carril, debiendo pasar su informe á este Ministerio.

Comuníquesele esta resolucion acompañándose el espediente de la concesion y publíquese.

AVELLANEDA.

O. LEGUIZAMON.

EXMO. SEÑOR:

De acuerdo con el Decreto del 4 del corriente se ha procedido por el Sr. Inspector General de Ferro-Carriles á la inspeccion del de Campana; y para que V. E. pueda formarse una idea del estado en que se encuentran las obras, asi como de las razones en que se funda el Consejo de Obras Públicas al opinar que no se libre la línea al servicio público; espondré detalladamente las observaciones que el Inspector General ha hecho durante la inspeccion.

ESTADO DE LA VÍA

Desde el empalme con el Ferro-Carril del Norte hasta Belgrano, en una distancia de seis kilometros, existen ocho curvas cuyos rádios varían de 600 á 2,000 metros. Los cambios de pendiente son nueve y la mas fuerte de 0^m 114.

Entre Belgrano y el Kil. 13 hay cinco curvas, cuyos rádios varían desde 1,000 hasta 2,000 metros, quince cambios de pendiente, siendo la mas fuerte de 0^m 128.

No obstante ser esta parte del camino la que requería mas cuidado, es la que se encuentra en peores condiciones, pues, falta el balasto y no está nivelada la vía. Entre la calle de Santa-Fé y la Estacion Belgrano, falta terminar un corte en curva y construir las cunetas de desagüe.

Del Kilometro 13 adelante la vía está un poco mejor; pero falta completar el lastre, nivelar y rectificar la vía, arreglar los taludes de los terraplenes y terminar la colocacion de las vías auxiliares.

Se han notado otros defectos en la vía, como es de encontrarse rieles torcidos y algunos mal asegurados sobre las soleras de las alcantarillas; pero que son fáciles de remediar y debe hacerse al ejecutar las obras de que se ha hablado.

Buenos Aires, Enero 31 de 1878.

EXMO SEÑOR :

Juan Coghan, por la Empresa del Ferro-Carril á Campana á mérito del adjunto poder general, ante V. E. como mas haya lugar, digo :—

Que Don Guillermo Matti y C^a, de quien la Empresa que representa es hoy cesionario, obtuvo de la Provincia de Buenos Aires, la concesion de un Ferro-Carril á Campana en los términos de las leyes fecha 10 de Setiembre de 1870 y 19 de Agosto de 1871.

A virtud de estas leyes la traza fué aprobada por el Poder Ejecutivo de la Provincia y el camino ha sido construido de conformidad á lo establecido en el respectivo contrato, hallándose hoy terminado y en aptitud de ser entregado al servicio público, sin perjuicio de pequeñas obras complementarias que serán oportunamente ejecutadas.

Mas, dicho Ferro-Carril habia obtenido entre tanto de la Nacion la garantia del siete por ciento de interés anual, en los términos de la ley de 10 de Octubre de 1870 y decreto fecha 14 de Setiembre de 1873, de manera que, siendo Provincial por el origen de la concesion, era al mismo tiempo Nacional por razon de esta garantia con arreglo al artículo 2º de la Ley fecha 18 de Setiembre de 1872.

Deseando en consecuencia obtener la autorizacion de entregar cuanto antes el camino al servicio público, me presenté ante el Gobierno de la Provincia en cuyo Ministerio de Hacienda existen los antecedentes de este asunto, pidiendo ordenase la inspeccion del camino por sus Ingenieros y se dirigiese á V. E. en solicitud de que nombrara los suyos, para que la inspeccion fuera hecha simultáneamente y la resolucion dictada de comun acuerdo.

El Poder Ejecutivo de la Provincia se sirvió acceder á mi peticion ; pero he sido informado de que V. E. ha tenido á bien declarar que, en razon de la garantía y de la ley del 72, este Ferro-Carril es Nacional y por consiguiente V. E. debe ordenar su exámen y permitir su entrega al servicio público.

Ignoro lo que el Poder Ejecutivo de la Provincia resolverá á su turno, no pretendo mezclarme en la cuestion de competencia que pudiera suscitarse y mi único deseo es eximir á la Empresa de las contrariedades consiguientes, de modo que acatando plenamente la declaracion de V. E. y sin perjuicio de los derechos de la Provincia de Buenos Aires pudiera sostener, vengo á rogar á V. E. se sirva ordenar la inspeccion del camino, autorizar á la Compañía para entregarlo al servicio público y declararle con derecho á la garantía acordada.

POR TANTO :

A V. E. suplico se sirva así resolver pues es justicia.

Otro sí digo : Que, siendo este poder general y necesi-tándolo para otros asuntos, se ha de servir V. E. ordenar se desglose y se me devuelva bajo la debida constancia ; pues es tambien justicia.

Juan Coghlan.

Febrero 1º de 1876.

Pase á informe del Departamento de Ingenieros.

O. Ojeda.

mayor parte de los pasos á nivel del citado Ferro-Carril no necesitan barreras por encontrarse en el medio del campo, no sucede lo mismo en aquellos puntos donde la línea férrea corta una calle.

Si el Gobierno quisiera hacer alguna concesion á la Empresa del Ferro-Carril á Campana, eximiéndola del estricto cumplimiento de la citada ley, dicha concesion no deberia estenderse á aquellos puntos donde á juicio del Departamento de Ingenieros, la falta de barreras sea un peligro para el tránsito público.

Tales serian, por ejemplo, la avenida principal del Parque «3 de Febrero,» el camino real de Palermo y muy especialmente la calle de Santa Fé que el Ferro-Carril corta en pendiente, y donde existe una curva que impide ver desde la calle la aproximacion de los trenes. Se considera indispensable tomar una medida á este respecto, ya sea colocar las barreras de que habla la ley, ya establecer paradas para los trenes ó máquinas que recorran la línea, ó en fin, cualquiera otra medida que garanta la viabilidad pública.

ESTACIONES, TALLERES Y DEPÓSITOS.

Segun el presupuesto aprobado por el Gobierno, y que sirvió de base para fijar el total de la garantia, debian construirse ocho estaciones, cuyos precios son los siguientes :

Buenos Aires.....	£	10,000
Maldonado	«	600
Belgrano.....	«	1,200
San Martin.....	«	1,200
Pacheco.....	«	800
Escobar.....	«	800

Lujan	«	800
Campana.....	«	15,000
		<hr/>
Total.....	£	30,000
		<hr/> <hr/>

Solo se ha principiado la construccion de los edificios de «Belgrano y San Martin.» Existen en dichos puntos casillas de madera destinadas á servir de estaciones provisorias, como tambien una á medio camino entre Buenos Aires y Campana, donde la Empresa piensa establecer una parada. En «Campana» hay tambien una estacion provisoria; pero como las anteriores, no ofrece la comodidad necesaria y solo puede aceptarse por los primeros meses, si es que se permite la apertura de la línea al servicio público antes de la terminacion total de las obras.

Está terminado el edificio de los talleres y bastante adelantado, el que debe servir para depósito de locomotoras en Campana.

Aun no se ha empezado la construccion de los edificios de mercaderias, ni la construccion de vias auxiliares en Campana, pues se tiene una instalacion provisoria.

En las demas estaciones aun no se han construido las vias auxiliares, solo se tiene algunas para el servicio de los trenes de tierra durante la construccion. Todos los depósitos de agua son de madera y construidos provisoriamente.

No se tiene mas que una mesa giratoria para locomotoras, ni se ha dado principio á la colocacion de las demas lo que seria conveniente, porque no es prudente hacer el servicio con la locomotora invertida, á causa de los animales que cruzan la via; este inconveniente se podrá salvar poniendo miriñaque á la parte trasera de la locomotora.

la impresion que el informe de f. 6 vta. ha debido causar en el ánimo de V. E., me ocuparé tambien suscintamente de las observaciones que preceden á dicho resúmen.

ESTADO DE LA VÍA.

Respecto de esta parte de las obras, los Ingenieros observan que entre el empalme del camino y el kilómetro 13, falta el balastro y no está nivelada la vía y que entre la calle de Santa-Fé y Belgrano falta terminar un corte en curva y las cubetas de desagüe.

Estas obras están ahora terminadas, el lástre está completo y los trabajos de nivelacion y arreglos de los taludes tocan ya á su término.

Los otros defectos á que alude el Departamento de Ingenieros, como encontrarse rieles torcidos y algunos mal asegurados sobre las soleras de las alcantarillas, sabe ya el Departamento que la Empresa las está remediando á la brevedad posible.

Por lo que hace á la distribucion de los cojinetes abajo de los rieles, está hecha exactamente como lo prescribe el plano del señor Livesey, inventor de este sistema. En este sistema como en todos los demás en que se emplean celises (fish plate) siempre están «al aire» colocados entre los durmientes sin que por eso las vías se hayan destruido.

PUENTES Y ALCANTARILLAS.

Observa el Departamento de Ingenieros que se ha descuidado apoyar en las vigas transversales las estremidades de las soleras ó vigas sobre las que descansan los rieles, que el sistema empleado para sujetar los rieles á la solera es tambien defectuoso; que los puentes tienen defectos de construccion, además de ser de pésimo sistema y que los estribos y pilares de los puentes y alcantarillas dejan que desear en el sentido de la ejecucion.

La primera observacion es inexacta en general. El descuido observado por el Departamento, solo ha tenido lugar en algunos casos; por que siendo la distancia entre las vigas, mucho menor que la espresada en el informe, puede ser soportada por el riel solo. Sin embargo, para salvar toda dificultad, la Empresa toma las medidas necesarias á fin de satisfacer al Departamento, así sobre este punto como sobre el relativo á la seguridad de los rieles en las soleras.

Los puentes no son de pésimo sistema, ni presentan defectos de construccion, mas la Empresa carece de interés en discutir la exactitud de esta observacion, desde que el Departamento declara espresamente que las pruebas á que los puentes fueron sometidos, revelan que se hallan en condiciones de estabilidad y seguridad suficientes.

La Empresa ignora, cuales son los defectos de ejecucion que el Departamento ha notado en los estribos y pilares de los puentes y alcantarillas. Felizmente este punto no puede ofrecer la menor dificultad desde que el Departamento reconoce que tales defectos no pueden hacer temer por la estabilidad de dichas construcciones. Y la Empresa debe agregar para su satisfaccion, que han sido ejecutadas con los mejores materiales que se encuentran en el país, como arena de la República Oriental, cales de Córdoba y Maldonado, y ladrillos quemados espresamente.

PASOS Á NIVEL.

Tratándose del cumplimiento de una Ley Nacional, la Empresa jamás opondrá la menor observacion. Si no ha colocado barreras en la mayor parte de los pasos á nivel, el mismo Departamento, salva á la Empresa diciendo que: tales barreras solo son requeridos en tres puntos de la vía y que aun, allí mismo, pueden ser sostenidas por otras precauciones que garantan la seguridad del tránsito pú-

rante el periodo de construccion, cuyo ulterior plazo vence el 4 de Agosto próximo, una vez que se hayan llenado las condiciones siguientes:

1ª Que se coloque el balasto en toda la línea (ó se cubra la via) y se arreglen los taludes de los terraplenes.

2ª Que se nivele y se rectifique la via.

3ª Que se arreglen las soleras ó vigas longitudinales sobre las que descansan los rieles en los puentes, de modo que apoyen sus extremos sobre las vigas transversales, y que se aseguren los rieles á estas;—lo mismo que en las alcantarillas.

5ª Que en los pasos á nivel donde á juicio del Departamento de Ingenieros hubiese peligro para el público, coloque barreras ó se tomen las medidas necesarias para evitar todo peligro.

6ª Que se corrijan todas las faltas de cimiento de la via, segun las indicaciones que el Departamento de Ingenieros haga á los Ingenieros de la Empresa del Ferro Carril.

Una vez ejecutados los trabajos que dejamos indicados, se podrá autorizar la apertura de la línea, pero segun el artículo 60 de la ley de concesion, debe hacerse efectiva la garantia cuando esté concluida la via y entregada al servicio público.

Como la línea no está concluida y probablemente no lo estará antes del 4 de Agosto, se podria autorizar su apertura sin hacer efectiva la garantia, hasta que no esten terminadas las obras que deben ejecutarse segun contrato.

Si el Gobierno adopta este temperamento, podia autorizar al Departamento de Ingenieros para que, sin mas trámites, dé el permiso necesario para la apertura de la línea al tráfico, una vez que la Empresa haya llenado las

condiciones anteriores y despues de la inspeccion correspondiente.

Seria conveniente que la Empresa publicase las tarifas é itinerarios, como ordena el Reglamento de Ferro-Carri-les, y tambien que se adopte de acuerdo con el Gobierno, el sistema bajo el cual se hará la clasificacion de las cuentas, y que se le exija sean estas llevadas en español, lo mismo que toda la correspondencia y telégramas de servicio de la línea.

Buenos Aires, Eebrero 17 de 1876.

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Buenos Aires, Febrero 19 de 1876.

Vista al interesado.

O. Ojeda

Buenos Aires, Febrero 26 de 1876.

EXMO. SEÑOR :

Juan Coghlan por la Empresa del Ferro-Cárril á Campana, en el espediente sobre apertura de la vía, evacuada la vista conferida como mas haya lugar digo : — Que V. E. se ha de servir resolver este asunto de conformidad á lo pedido en mi anterior escrito de f. 4.

Para fundar esta peticion, me bastaria contraermé al resúmen de fólío 13, mas, en el deseo de desvanecer la ma-

MUELLE

El muelle que la Empresa está obligada á construir en Campana, y cuyo costo se ha fijado en £ 30,000, debe tener una longitud de 600 metros. La parte terminada hasta el dia de la inspeccion, solo alcanzaba á unos 86 metros de largo.

El trabajo ha sido bien ejecutado y los materiales empleados son de buena calidad. Se tiene un pescante á vapor en servicio.

MATERIAL RODANTE

La Empresa está obligada á tener para el servicio de la línea el material siguiente:

4	Locomotoras mistas	á £	2,200	£	8,800
2	“	“	3,300	“	6,600
12	salones de 1ª clase	“	1,000	“	12,000
4	“	2ª	“	700	“ 2,000
25	wagones plataforma	“	200	“	5,000
46	“ cubiertos	“	300	“	4,800
50	“ plataforma chicos	“	150	“	7,500
35	“ varios	“	130	“	4,500
<hr/>					
148	vehículos		Total	£	52,050

ACTUALMENTE EXISTENTES

3	Locomotoras tender para carga
5	“ “ “ pasageros
2	Salones de 1ª clase
4	“ 2ª “
54	Wagones encomiendas y guarda trenes
50	“ cubiertos para carga
17	“ alto bordo
20	“ plataforma para maderas

- 12 “ para transporte de ganado
26 “ plataforma para cargas varias

—
143 vehiculos.

Por la lista anterior se vé que hay dos locomotoras y tres wagoes de carga mas de lo presupuestado; pero faltan diez coches de primera clase para pasajeros.

Todo el tren rodante es de primera clase y no hay observacion alguna que hacer por lo que respecta á su calidad. Las locomotoras han sido examinadas detenidamente y las calderas probadas, las que han dado un resultado satisfactorio.

El único inconveniente que presentan los coches de pasajeros, es el sistema adoptado en las ventanillas que no es fácil de levantarlas y bajarlas, y que no tienen percia-nas, sino una cortina que fácilmente se descompondrá el resorte que sirve para levantarlas.

En los wagoes de cargas se notará en la práctica dificultades por el sistema de enganche adoptado, y sobre todo al pasar estos á las otras líneas y vice-versa, pues tienen los trampones ó paragolpes en el centro, y el enganche se hace por medio del trampon y por un tensor que se engancha por la parte inferior del wagon.

TELÉGRAFO ELÉCTRICO

Está establecido entre Campana y la casilla que se encuentra en el empalme con el Ferro-Carril del Norte, pero es necesario ponerlo en comunicacion con la Estacion Central.

RESÚMEN

Aunque en general no pueda decirse que las obras del Ferro-Carril á Campana han sido bien ejecutadas, no obstante se podrá dar al servicio público (atendiendo á los perjuicios y demora que ha sufrido la compañía) du-

blico. De todos modos la Empresa está dispuesta, á satisfacer ámpliamente al Departamento sobre este particular, tomando todas las medidas preventivas que se juzguen oportunas.

ESTACIONES, TALLERES Y DEPÓSITOS.

Además de las Estaciones provisorias de que habla el informe, se están construyendo las Estaciones permanentes en Belgrano y en San Martín, la última de las cuales está casi terminada.

El edificio de los talleres está terminado, el depósito para máquinas toca á su conclusion, y se trabaja activamente en la Estacion de pasajeros en Campana que pronto quedará concluida. El depósito para carruages está tambien en construccion.

Si aun no se ha empezado la construccion de los depósitos de mercaderias en Campana, estos edificios no forman parte del contrato ni están incluidos en el presupuesto, ni en la garantía, y son construidos por la Compañía para dar mas facilidad al tráfico.

Las vías auxiliares, están ya construidas en las Estaciones Belgrano y San Martín, como tambien en el empalme en Palermo Chico. Las de Campana, que aun faltan, es porque hay que rellenar el terreno antes de colocarlas, lo que se está ejecutando con toda la celeridad posible.

Existen varios depósitos de agua provisorios de madera, pero la Empresa tiene aquí todos los depósitos permanentes de fierro, como el que está colocado en Campana y ya están hechos los pozos en las Estaciones donde serán colocados en breve.

Las demás Estaciones que faltan, como son Pacheco, Escobar y Lujan son de muy poca importancia á lo menos por ahora, y su construccion empezará inmediatamente.

Hay dos mesas giratorias, una colocada ya en Campaña, la otra está esperando solamente la resolución del asunto del terreno en el Bajo del Retiro para ser colocada en el acto.

MUELLE.

Con respecto á esta obra, los Ingenieros han padecido un error, cuando dicen, que solamente hay ochenta y seis metros concluidos, pues, son ciento diez y seis los metros concluidos y á más hay ya pilotes colocados por unos veinte metros mas, y la superestructura será concluida dentro de pocos dias.

Por lo demás sean ciento diez y seis, ó solo ochenta y seis, V. E. no puede dejar de reconocer que la menor de ambas superficies, basta y sobra para las necesidades del momento y mientras la Empresa termina el muelle, de lo que se ocupa actualmente.

MATERIAL RODANTE.

Sobre este punto no hay que observar, pues que los Ingenieros declaran, que todo es de primera clase. Solo agregaré que los diez coches de primera que faltan están ya concluidos y deben llegar dentro de poco tiempo.

TELÉGRAFO.

Ya está concluido, pues la pequeña parte que faltaba entre la Recoleta y el Retiro acaba de ser construida.

RESÚMEN.

Esta última parte del informe, comprende dos puntos distintos, á saber : el que se refiere á la apertura del camino al servicio público, y el que versa sobre la garantía del siete por ciento acordado por la Ley de 1870. Acerca del primero, las esplicaciones que dejo dadas manifiestan que están ya satisfechas todas las observaciones hechas por

el Departamento, y que no hay en consecuencia razon alguna para demorar la autorizacion que la Empresa ha solicitado, á fin de abrir inmediatamente la vía á la circulacion de pasajeros y mercaderias.

En cuanto al segundo, es verdad que la ley del año 70 dice : que la garantía debe hacerse efectiva, cuando esté concluida la vía; pero, fuera de que no puede rigurosamente decirse, que la vía no está concluida en cuanto á las necesidades del tráfico, la Empresa puede invocar varias consideraciones á fin de que esa cláusula de la ley, sea interpretada benignamente en su favor.

Son Exmo. Sr., de verdadera notoriedad las dificultades y contratiempos con que la Empresa ha tenido que luchar para adelantar las obras, hasta el punto en que hoy se hallan, como lo es tambien, que ella tiene la decidida voluntad, de ampliarlas hasta donde sea necesario, á fin de dotar al país de un servicio férreo en condiciones poco generales.

Nadie ignora, por otra parte, en este país, el Departamento ménos que cualquier otra persona, que la Empresa ha gastado ya en el Ferro-Carril á Campana, una suma casi doble de los dos millones á que asciende el capital, sobre la cual, la ley del 70, le acordó una garantía del siete por ciento, de manera que, aun pagándola desde el momento de la apertura, la Empresa no disfrutará de interés sobre un capital que no esté efectivamente desembolsado.

Todos saben además, que la situacion desfavorable del crédito de la República en Inglaterra, ha impedido el lanzar esta Empresa al mercado de Londres, para la definitiva formacion de la Sociedad anónima, por cuya causa los ingentes desembolsos hechos hasta ahora, están pesando exclusivamente, sobre varios capitalistas animosos, que

han confiado en el porvenir de la República, y que son por lo tanto, acreedores á la consideracion Nacional.

Finalmente, en medio de la dura prueba por la cual el crédito del país atraviesa en el extranjero, actos de verdadera equidad, sino se quieren denominar de estricta justicia, como el de declarar á la Empresa, en el inmediato goce de su garantía, han de influir poderosamente á fin de levantarlo á la honrosa altura en que antes se encontraba.

Por tanto :

A V. E. suplico se sirva resolver como dejo pedido ; pues es justicia.

J. M. Coghlan.

Marzo 3 de 1876.

Vuelva al Departamento de Ingenieros.

O. Ojeda.

EXMO. SEÑOR :

El señor D. Juan Coghlan, apoderado de la Compañía propietaria del Ferro-Carril al Puerto de Campana, en el escrito que ha presentado con motivo de la vista que se le confirió del informe, sobre inspeccion de la línea, solicitada por el mismo señor, en general acepta las indicaciones del Departamento, limitándose á hacer algunas refutaciones como es natural.

El Departamento se ratifica en todos los puntos del informe de foja 6, y opina que en caso que el Gobierno acepte las

indicaciones de foja 13, puede hacerse una nueva inspeccion cuando se ordene por V. E.

El único punto en que el señor apoderado se manifiesta en completo desacuerdo con la opinion de este consejo, es en lo que se refiere á la garantía.

Además de lo espuesto en el resúmen de foj. 13, las razones en que se funda el Consejo de Obras Públicas para opinar no se debe hacer efectiva la garantía durante el período de construccion, son las siguientes que creo deber esponer.

1° Si el Gobierno autoriza la explotacion de la línea durante el período de construccion, es solo haciendo á la Compañia una concesion á la que no está obligado por el contrato, y que podia haberse hecho á la Empresa constructora si esta tuviese por su contrato con la propietaria el derecho de explotacion de la línea durante el período de construccion.

2° Admitiendo se abra la línea al servicio público en el estado actual, que faltan todas las estaciones, pues solo hay tres provisorias en «Campana», «San Martin» y «Belgrano»—del muelle en Campana apenas está construida la sexta parte y faltan las vías auxiliares) ¿podrá esta encontrarse en condiciones de servir á un movimiento de carga y pasajeros que dé un producto para pagar el interés del capital garantido? El Consejo opina que no.

3° Aun en el caso que se dedujera de la cantidad garantida el valor de las obras no construidas, el Consejo opina no debe hacerse efectiva la garantía, porque la línea que se esplota en esas condiciones no producirá para pagar el interés del capital que se garante.

Debo manifestar por último á V. E. que aun cuando se terminen todas las obras que debe ejecutar la Empresa segun el presupuesto aprobado, su valor efectivo no alcanzará á la cantidad de *dos millones de pesos fuertes*,

que es la cantidad sobre la cual debe hacerse efectiva la garantía.

Fundándose en estas razones que deja espuestas, el Consejo de Obras Públicas se ratifica en lo informado á foj. 6 y especialmente en las condiciones del resúmen de foj. 13 del mismo informe.

Buenos Aires, Marzo 8 de 1876.

El Director General
Guillermo White.

Justo R. Dillon
Secretario.

Marzo 13 de 1876.

Pase nuevamente en vista á los interesados.

IRÍONDO.

Buenos Aires, Marzo 21 de 1876.

EXMO. SEÑOR:

Juan Coghlan por la Empresa del Ferro-Carril á Campana en el espediente sobre apertura de la vía, evacuando la vista conferida como mas haya lugar, digo:

Que el último informe de la Oficina de Ingenieros abraza dos puntos, de los cuales el primero versa sobre el estado de las obras y el segundo se refiere á la garantía del camino.

Respecto del primer punto, el Departamento de Ingenieros se limita á reproducir lo que espuso en su

primer informe, de manera que la Empresa podría limitarse á reproducir su contestacion.

Sin embargo, le es muy agradable anunciar á V. E. que las obras continúan adelantando rapidamente de acuerdo con las informaciones recibidas del Ingeniero Director de las obras en los términos siguientes:

Estacion Belgrano—Vía auxiliar completa, edificio del Fauque completo, Fauque y bomba en vía de colocacion. Edificio para la Estacion de pasajeros mitad concluida.

Estacion San Martin—Edificio para pasajeros techado. Reboque en ejecucion. Edificio para Fauque completo. Fauque y bomba en colocacion. Vía auxiliar completa.

Estacion Pacheco—Vía auxiliar en construccion.

Estacion Rio Lujan—Vía auxiliar en construccion.

Estacion Campana—Talleres con maquinaria completos. Edificio para las locomotoras completo. Edificio para pasajeros mitad concluido. Fauque completo con bomba. Plataforma para carbon completa. Mesa giratoria colocada.

Muelle—Hay ciento sesenta y siete metros concluidos, á mas hay once hileras de pilotes clavados cuya superestructura estará concluida ántes del fin de esta semana, haciendo un total de ciento noventa y cuatro metros de muelle que estarán completos en dicha semana.

Respecto de la garantía, la Oficina de Ingenieros reproduce lo espuesto en su anterior informe, y agrega algunas otras consideraciones para demostrar que no debe acordar se por ahora ni aun rebajando del total garantido el importe de las obras que la Oficina cree que falta para la terminacion de la vía con arreglo al contrato.

En mi anterior escrito deduje varias consideraciones para demostrar que era de verdadera equidad y aun de estricta justicia acordar inmediatamente á la Empresa el goce de la garantía estipulada sobre la totalidad de la

suma garantida y esas consideraciones son tan poderosas que el Departamento no ha podido refutarlas en su último informe.

¿No es de verdadera notoriedad que la Empresa ha logrado recién la posesion del terreno de Bollini sin el cual no podria concluir las obras? ¿Ignora alguien que la Empresa ha gastado ya cantidades mucho mas considerables que la suma sobre que versa la garantía? ¿No es verdad que por falta de esa garantía la Empresa no ha sido lanzada al mercado, pesando todo el desembolso sobre el sindicato de la sociedad? ¿No ha llegado todavía á noticia del Departamento de Ingenieros que la situacion anómala de esta Empresa perjudica notablemente al crédito del país en Lóndres?

Y si todo esto es cierto, ¿qué valen las nuevas consideraciones del Departamento en su último informe?

La apertura de la línea en su estado actual, mas que una concesion á favor de la Empresa, sería un beneficio hecho al país que inmediatamente aprovecharía sus servicios y que no tendria improductivo el gran capital que ya se ha desembolsado en las obras.

La línea, en su estado actual, que como lo dejo demostrado, es mucho mas adelantada de lo que supone el Departamento de Ingenieros, se halla en condiciones de servir á un movimiento de carga y pasajeros que muy pronto producirá el interés del capital garantido.

Con mayor razon daria la línea un producto equivalente al interés de la cantidad garantida, haciendo la rebaja apuntada por el Departamento, rebaja que sería por lo demas contraria á los precedentes establecidos por V. E. en casos análogos.

En efecto, aun cuando el Ferro-Carril Central Argentino obtuvo concesiones que ninguno otro Ferro-Carril ha obtenido, aun cuando la Nacion se suscribió á gran núme-

ro de acciones para cooperar á su terminacion, y aun cuando solo debia gozar de la garantía por secciones concluidas, sin embargo dicho Ferro-Carril fué abierto al tráfico público en condiciones relativamente muy inferiores á las en que se halla el Ferro-Carril á Campana é inmediatamente declarado en el goce de su respectiva garantía.

Y no solo pasaron estos hechos en las condiciones que acabo de enunciar, sino que ellos harán siempre alto honor á la prevision de la autoridad, puesto que así se levantó el crédito del país en el extranjero, se facilita la comunicacion exterior del país y se acelera la época del reembolso de la garantía, reembolso merced al cual el Tesoro Nacional acaba ser reintegrado de ciento sesenta mil pesos fuertes por solo el año de 1875.

Abrigo, Exmo. señor, la profunda conviccion de que algo análogo y aun mejor ha de suceder con el Ferro-Carril á Campana; pues si bien esta empresa no ha de producir durante el primer tiempo la tasa del interés garantido como no lo ha producido ni lo producirá jamás Ferro-Carril alguno desde el primer dia de su apertura al tráfico público, no ha de tardar en esceder ese interés y en reembolsar al país todo lo que tuviese que entregarle por razon de la garantía.

Entonces V. E. se ha de felicitar de haber accedido á las justas solicitudes de la Empresa, dotando cuanto ántes al país de tan importante vía de comunicacion, y no escatimándole el goce de una garantía que es legalmente reembolsable, y cuyos desembolsos serán prontamente reembolsados.

POR TANTO:

A V. E. suplico se sirva resolver como lo tengo pedido en mi primera solicitud, pues es justicia.

John Coyhlan.

Buenos Aires, Marzo 23 de 1876.

Pase al Departamento de Ingenieros para que practique una nueva inspeccion de la vía é informe en seguida á este Ministerio.

IRIONDO.

EXMO. SEÑOR:

El Consejo de Obras Públicas ordenó la nueva Inspeccion del Ferro-carril á Campana, de acuerdo con el decreto de V. E. de fecha 23, y fué inspeccionado por el Sr. Inspector General de Ferro-Carriles, el 25 del corriente, habiendo pasado su informe al Consejo, el que en su sesion del 28 lo tomó en consideracion y resolvió informar á V. E., de acuerdo con lo espuesto por dicho señor.

El representante del Ferro-carril á Campana, en su escrito de 21 de Marzo, dice que, de acuerdo con las indicaciones de este Departamento, las obras habian adelantado notablemente desde la primera inspeccion que se hizo de la línea.

En efecto, por la inspeccion practicada el dia 25 se pudo constatar que la via ha mejorado notablemente: se ha colocado el balastro casi en su totalidad, aunque no tiene aun el perfil definitivo, pues falta rellenar una banquetta que se ha dejado entre la arista del terraplen en la línea de formacion y el talud de Balastro.

Los desmontes están terminados y la via regularmente nivelada.

Aun cuando la seccion transversal de la via en los desmontes y terraplenes, no tiene las dimensiones que generalmente se adoptan; no obstante, el Consejo es de opinion que si los trabajos continúan con la actividad que

se ha desplegado en los dos últimos meses, en poco tiempo quedará la vía en buenas condiciones.

Los edificios para las Estaciones en Belgrano y San Martín están bastante adelantados, especialmente el último.

En Campana se ha terminado el arreglo de los talleres y depósitos de locomotoras; en el edificio para pasajeros están hechos los muros del piso bajo.

El muelle está concluido en una extensión de ciento sesenta y nueve metros, y hay doce filas de pilotes clavados.

Aun no se ha colocado más que una mesa giratoria y faltan las barreras de la calle Santa Fé, que el Departamento ha declarado ser indispensables; tampoco se han arreglado convenientemente los pasos á nivel entre el empalme y la Estación Belgrano.

Aun no se ha dado principio á la construcción de las demás estaciones, que según el contrato de concesión deben hacerse.

No obstante, en el estado en que se encuentra hoy la vía, no habría inconveniente para que se autorize su apertura al servicio público, siempre que la Empresa construya la barrera de la calle de Santa Fé, y se comprometa al arreglo de todos los pasos á nivel que son indispensables, así como los desagües; también debe obligárseles á tener guarda-vía en la avenida Sarmiento del Parque 3 de Febrero, además del que necesita en la calle de Santa Fé, y aquellas que en adelante se manifiesten indispensables.

Sin embargo, el Consejo no cree que por esta autorización, el Gobierno esté obligado á hacer efectiva la garantía antes de la terminación total de las obras, pues á su juicio subsisten las razones que anteriormente ha aducido.

El representante de la Empresa dice en su último escrito, que el Departamento no ha podido refutar las razones

espuestas por él en el escrito anterior, para probar que no solo era equitativa, sino de estricta justicia, la pretension de la Empresa respecto al pago inmediato de la garantia. Esto no es exacto, pues si el Departamento en su informe de 8 de Marzo, no rebatió uno por uno los argumentos del representante de la Empresa, fué por creer que la cuestion era tan clara, que bastaba consignar las condiciones del contrato de concesion y dar cuenta del estado de las obras para probar que la Empresa no tiene derecho ninguno que justifique su exigencia.

El Departamento no dió importancia alguna, ni dá, al temor que abriga la Empresa de que, el crédito de la República sufra en el Mercado de Lóndres, por que no se haga efectiva la garantia, pues cree que, solamente falseando los hechos, se podria desacreditar al Gobierno; al contrario, el Departamento opina que es justamente, interpretando fielmente el contrato y vigilando por que no se malgasten los dineros públicos, que el crédito de la Nacion se rehabilitará.

Los ejemplos que se traen á consideracion de haberse recibido y pagado la garantia de algunos Ferro-carriles sin haberse terminado las obras, no pueden citarse en apoyo de lo que pretende la Empresa, pues, es debido á esa causa, que el Ferro-carril del Norte, despues de mas de quince años de esplotacion, sirve al público tan mal como lo hace.

¿Qué tiene que ver el Gobierno con que la Empresa no haya sabido ó podido lograr la posesion de los terrenos para la via con la anticipacion necesaria, ni en qué modifica esta contrariedad para la Empresa, lo dispuesto por el artículo 7º de la Concesion?

El Departamento tiene datos bastantes para creer que, aún despues de concluidas las obras la Empresa, no puede gastar los dos millones garantidos y mucho menos

« las cantidades mucho mas considerables » que su representante dice haberse ya gastado. Por otra parte, es extraño que se dé como causa de no haberse podido lanzar al Mercado las acciones de esta Empresa, la cuestion de garantia inmediata, que no hace dos meses se ha solicitado por primera vez, desde que el contrato de concesion dice terminantemente que la garantia se hará efectiva cuando se hallen completamente terminadas todas las obras.

El Departamento, cumpliendo estrictamente con su deber, informó al Gobierno sobre el estado de las obras en la época de la primera inspeccion, y siendo su informe corroborado en todas sus partes por el de los Ingenieros de la Provincia.

El Consejo de Obras Públicas, como se deja indicado, opina se autorice la apertura de la línea al servicio público, sin hacer efectiva la garantia, por las razones que se han indicado en los varios informes pasados; no obstante creer de estricta justicia lo que ha espuesto, respecto á la garantia, opina convendria que V. E. pase el asunto al señor Procurador del Tesoro, para oír su opinion en lo que se refiere al punto en cuestion.

Buenos Aires, Marzo 29 de 1875.

QUILLERMO WHITE.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Abril 8 de 1876.

Visto el espediente promovido por D. Juan Coghlan, en representacion de la Empresa del Ferro-Carril á Campa-

na, solicitando la autorizacion del Gobierno Nacional, para abrir al tráfico público esta línea, á los efectos de la garantía acordada por la ley de 10 de Octubre de 1870, y resultando de los informes producidos por el Departamento de Ingenieros en 17 de Febrero y 8 de Marzo último.

1° Que puede darse la autorizacion solicitada bajo la condicion de ejecutar previamente ciertas obras necesarias, para garantizar la seguridad del público.

2° Que en el estado actual de los trabajos complementarios del Ferro-Carril, puede este empezar á servir los intereses del comercio, sin peligro ninguno para la seguridad del tráfico.

El Presidente de la República en acuerdo general de Ministros,

DECRETA :

Art. 1° Concédese á la Empresa del Ferro-Carril á Campana, la autorizacion que solicita, para abrir al servicio público esta línea, con la condicion de ejecutar previamente, las obras siguientes :

1ª La barrera de la Calle de Santa-Fé, estableciendo guarda-vias, así en esta calle, como en la avenida «Sarmiento» del «Parque 3 de Febrero».

2ª Los pasos á nivel que á juicio del Departamento de Ingenieros sean indispensables, así como los desagues.

Art. 2° La garantía acordada por la Ley de 10 de Octubre de 1870, empezará á correr para la Empresa, desde la fecha de la apertura de la vía, pero al hacerse la liquidacion, se deducirá de la garantía, el valor de las obras que falten por ejecutarse en proporcion del precio reconocido por milla. Es además entendido que no se ordenará pago alguno á favor de la Empresa, mientras no se hallen terminadas todas las obras de la línea.

Art. 3° El Departamento de Ingenieros, queda encargado de la ejecucion de este decreto, asi como de designar, de acuerdo con la Empresa, el dia de la apertura del Ferro-Carril.

Art. 4° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

LUCAS GONZALEZ.

BERNARDO DE IRIGOYEN.

O. LEGUIZAMON.

E. J. BALZA.

Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman

Buenos Aires, Abril 30 de 1875.

A los Sres. de la Comision de Obras Públicas.

Pongo en conocimiento de Vdes. que habiéndose ordenado se abra al servicio público, las dos primeras secciones del Ferro-Carril á Tucuman el 1° de Mayo del corriente año, seria conveniente que se trasladasen al referido Ferro Carril con este objeto, algunos de los miembros de la Comision, ó que se comisionase á una persona competente, para que presencie la apertura del camino.

Dios guarde á Vdes.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Mayo 20 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

En cumplimiento de lo dispuesto por V. E. en su nota fecha 30 de Abril, la Comision Inspectorá de Obras Pú-

blicas de que formo parte, resolvió que me encargase de la inspeccion y reconocimiento de las dos primeras secciones del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman que, segun el contrato de fecha 21 de Abril ppdo., debia recibir el Gobierno, al abrirse la línea al servicio público.

Al efecto, me trasladé á Córdoba á donde llegué el 7 del corriente, empezando al dia siguiente, acompañado por el Ingeniero Inspector D. Raimundo Monteñach, el reconocimiento que se me habia encomendado y de que paso á dar cuenta.

La vía, en general, se encuentra en buenas condiciones y su ejecucion conforme á las prescripciones del contrato de construccion. Si bien hay algunos puntos en que no se encuentra del todo concluida, estos son detalles de poca consideracion y no ofrecen inconveniente alguno para el tráfico.

Despues del reconocimiento que se hizo por la Comision nombrada en Octubre del año ppdo., y cuyo informe he tenido á la vista, se han mejorado notablemente las obras en vía de ejecucion y aquellas en que hacia observaciones aquella Comision.

A indicacion del Inspector se han hecho algunas modificaciones en los cambios de pendientes, muy favorables á la vía; se ha rectificado en gran parte la nivelacion de esta y se ha completado el arreglo del lastre y de los taludes, salvo pequeños trechos en que aun se trabaja activamente para su total terminacion.

En las Salinas se ha resuelto la cuestion del terraplen de un modo muy satisfactorio segun mi opinion. La caja del terraplen está formada con la tierra adyacente al camino y se han cubierto los taludes con tierra vejetal. Contra la opinion emitida en el informe de la Comision á que antes he hecho referencia, empieza á producir la vejetacion sobre los taludes; y es de esperarse que una

vez que se siembren estos de un modo regular, lejos de desaparecer, irá aumentando y consolidando el terraplen cada dia mas. No se ha producido tampoco la saturacion de la tierra vegetal, que cubre los taludes como lo preveia la Comision;—pues he observado que el movimiento ascendente de la materia salina, es lento hasta ahora, aunque bien puede cambiar despues de algun tiempo. De todos modos, pienso que la Empresa y el Inspector del Gobierno han obrado con prudencia á este respecto; pues si bien hubiese sido mas económico para la construccion adoptar la idea de la Comision, si se aceptaba la obra en tales condiciones, muy difícil hubiera sido despues obligar á la Empresa á hacer un trabajo que habria clasificado como adicional, y por el cual exigiría una considerable remuneracion.

La espropiacion de terrenos prescripta en el contrato está terminada, y los Empresarios harán el traspaso de los titulos de propiedad, al Gobierno, cuando se proceda á la liquidacion total de las dos secciones recibidas.

La limpieza de la via está terminada en su totalidad, faltando solamente darle mayor ancho en algunas curvas.

Están aun en construccion el puente sobre el Rio Primero, á la salida de Córdoba y el «Jesús Maria». Estas obras como las demas que figuran en la nota de reservas que paso al Inspector y de la cual acompaño á V. E. una copia, no entrarán en la liquidacion y se consideran como recibidas.

En el puente de 10 métrós de luz que se halla cerca de Córdoba, he encontrado algunas irregularidades en la manera como trabajan ciertas piezas de fierro. No obstante que el puente debe haber sido probado en la fábrica y estar recibido por la Comision de Lóndres, encargué al Inspector Sr. Montenach hiciese un nuevo reconocimiento y estudiase con detencion las causas que

producian el mal. Al mismo tiempo hice presente á la Empresa la necesidad de poner un pronto y eficaz remedio á los efectos designados, y espero de un momento á otro informes sobre el particular.

El puente de la segunda seccion, que segun el informe de la Comision especial, trabaja en malas condiciones, ha sido convenientemente arreglado, colocando un pilar en el centro que aun faltaba.

Se continua trabajando para terminar los detalles que faltan en algunas alcantarillas. A este respecto, hay que observar, que ha sido necesario aumentar el número de alcantarillas previsto en el presupuesto, á medida que se notaba la necesidad de ellas; pero estas son obras adicionales que se van ejecutando conforme lo requiere la buena conservacion de la via.

Los edificios para estaciones de pasajeros se hallan terminados con escepcion de los de «San José» «Totoralesjos» y «Recreo». La construccion de los dos primeros se ha suspendido hasta hoy, porque habia la idea que seria conveniente suprimirlos por ahora, en vista del poco servicio que pueden prestar; y los contratistas esperan la resolucion del Gobierno á este respecto. El del «Recreo» se empezará á edificar muy pronto.

Tanto las estaciones como las casas de caminos están construidas de conformidad al contrato. Se han introducido modificaciones convenientes en los andenes ó plataformas de las estaciones hechas últimamente.

En los galpones de carga falta aun algo que hacer; pero pueden quedar del todo arreglados en muy corto tiempo.

Una de las facultades principales con que se tiene que luchar, es la falta de agua para las locomotoras, en varios puntos de la línea, y mucho habrá que trabajar en este sentido hasta procurársela en buenas condiciones,

Por esta razon no se ha terminado definitivamente la colocacion de algunos estanques y londas.

Para el servicio de explotacion hay tres locomotoras. Son las últimamente llegadas y se han construido segun las nuevas especificaciones aprobadas en Londres por el Sr. Lindmark, en las que se introdujeron modificaciones de importancia al tipo primitivamente adoptado. Su mayor poder, y disposicion mas conveniente en las piezas del mecanismo les dá una gran superioridad sobre las cuatro primeras que quedan en poder de la Empresa para el servicio de construccion. En breve se armará otra de la misma clase, y asi la explotacion podrá hacerse con toda regularidad.

El tren rodante se ha ejecutado de conformidad con las especificaciones. Sin embargo, he encontrado, como lo hacia presente la Comision especial, que el sistema de enganches no ofrece bastante seguridad, y que los elásticos de algunos coches de pasajeros no son bastante fuertes, lo que requiere reformas inmediatas.

Como no habia frenos en los coches de pasajeros y siendo ellos de absoluta necesidad, autorizé la colocacion de estos aparatos en todos los coches, medida que ha sido aprobada por mis colegas de la comision y que espero lo sea igualmente por V. E.

Respecto al tren rodante en general, he hecho una reserva sobre los defectos de montage que se noten en el reconocimiento detallado de cada máquina, coche ó wagon, que debe practicar el Inspector.

El telégrafo fué reconocido por el Sr. Regazzoni, Gefe de la Oficina Telegráfica de Córdoba (Nacional) y aunque ha encontrado algunas deficiencias, especialmente en las baterias, puede recibirse con la obligacion por parte de la Empresa de salvar las irregularidades que espresa en su informe el Sr. Regazzoni.

Por los documentos que en copia acompaño, se impondrá V. E. de las disposiciones que he tomado para que el recibo de la línea férrea entre Córdoba y Recreo, sea en las mejores condiciones para el Gobierno.

Al hacer la liquidacion, he convenido con la Empresa que no entrarán en ella, ninguna de las obras que no puedan quedar terminadas de un modo definitivo dentro del término de tres meses á contar del 9 de Mayo, dia en que se abrió la línea al servicio público.

Saluda á V. E. atentamente.

G. Villanueva.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Mayo 22 de 1875.

Publíquese.

IRIONDO.

Decreto

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 25 de 1875.

Siendo necesario proceder á la recepcion de la tercera seccion del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, de acuerdo con el contrato de construccion, asi como á la inspeccion de las obras adicionales de toda la línea,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Los miembros de la Comisión Inspectorá de Obras Públicas Don J. Firmat y Don G. Villanueva, se trasladarán sobre la línea del Ferro-Carrii de Córdoba á Tucuman y ejecutarán los siguientes trabajos:

1° Inspeccion y recepcion definitiva de la tercera seccion comprendida entre la Estacion «Recreo» y el kilómetro 400.

2° Emplazamiento de la Estacion y talleres de Córdoba.

3° Exámen de las modificaciones y adicciones que deben hacerse en las obras de fábrica y en el tren rodante.

4° Determinacion de las obras adicionales que se conceptúen necesarias, pudiendo los comisionados resolver por si las cuestiones pendientes con el Empresario sobre varios puntos del contrato, cuyo fallo correspondia á la Comisión Inspectorá de Obras Públicas, informando á este Ministerio sobre las que requieran ser sometidas al Gobierno y sobre las cuales no tengan instrucciones especiales.

Art. 2° El miembro de la Comisión Don J. Linch queda encargado de la Oficina y del despacho y tramitacion de los asuntos en que no sea necesaria la intervencion de todos los miembros de la Comisión.

Art. 3° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Junio 18 de 1875.

A S. E. el señor Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

EXMO. SEÑOR:

Como representante de la Empresa constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, tengo la satisfaccion de poner en conocimiento de V. E. que acaba de terminarse con todos sus accesorios, y se halla pronta para ser abierta al tráfico público, un nuevo trayecto de cuarenta kilómetros de vía, comprendidos desde Recreo hasta San Antonio en la tercera seccion.

V. E. dispondrá para dar cumplimiento á lo establecido en el contrato de explotacion de la vía férrea mencionada, que la Oficina de Obras Públicas dé las órdenes que requiere el caso para la recepcion y apertura de este nuevo tramo del Ferro-Carril que dará mayores facilidades al comercio.

Esperando las órdenes de V. E. á este respecto, saludo á V. E. con toda consideracion.

pp. *Vicente Ocampo.*
M. Ocampo Samanés.

Junio 28 de 1875.

A la Comision Inspectora de Obras Públicas.

J. Larguia.
S. Secretario.

EXMO. SEÑOR:

En vista de lo espuesto por la Empresa constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, la Comision pide

á V. E. autorizacion para encargar al Inspector de la Línea D. Raimundo Montenach el reconocimiento de los cuarenta kilómetros de vía que dicha empresa quiere abrir al tráfico y que autorize la apertura en caso que este trayecto se halle en buenas condiciones para el servicio.

La Comision desea igualmente que se le autorize á proceder de igual manera para la apertura de nuevos trozos de la línea hasta completar la tercera seccion, en cuyo caso se hará una inspeccion general para dar recibo por parte del Gobierno.

*G. Villanueva—Ignacio Firmat—
Justiniano Linch.*

Bucnos Aires, Julio 16 de 1875.

Vista la solicitud del apoderado de la Empresa constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, ofreciendo abrir al servicio público una nueva seccion desde Recreo hasta San Antonio, y de conformidad á lo informado por la Comision Inspector de Obras Públicas; queda esta autorizada para recibir esta seccion de la línea y las demás que la Empresa ofreciere concluidas, prévia inspeccion é informe del Ingeniero Inspector de la vía D. Raimundo Montenach, debiendo darse cuenta á este Ministerio toda vez que se hiciere uso de esta autorizacion.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA

SIMON DE IRIONDO

Buenos Aires, Enero 7 de 1876.

A S. E. el señor Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Despues de aprobados los planos de las estaciones de segunda y tercera clase, por la extinguida Oficina de Ingenieros, y cuando ya se había terminado la construccion de algunos edificios de conformidad con los referidos planos, para el Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, la Empresa presentó á la Comision Inspectora de Obras Públicas los correspondientes presupuestos que escedian de los fijados en el presupuesto general á causa que la Oficina de Ingenieros al proyectar los edificios para estaciones, no se sujetó á los precios á que estaban contratados, procediendo de igual manera que se hizo con las casas de camineros.

Esa Comision los examinó é introdujo en ellos algunas modificaciones que dieron por resultado las rebajas siguientes:

Estaciones de segunda clase, tipo A

Presupuesto de la Empresa.	₪	13082.	80
Rebaja	«	1907.	17
		<hr/>	
Presupuesto aprobado por la Comision.	₪	11175.	63

Estaciones de segunda clase tipo B

Presupuesto de la Empresa.	₪	15327.	73
Rebaja	«	2156.	22
		<hr/>	
Presupuesto aprobado por la Comision.	₪	13171.	51

Estaciones de tercera clase

Presupuesto de la Empresa.....	₪ 11508. 68
Rebaja.....	“ 1804. 12
	<hr/>
Presupuesto aprobado por la Comision.....	₪ 9704. 56

El detalle de los presupuestos aprobados por esta Comision, disminuyendo el importe de los de la Empresa Constructora, se encuentra explicado en las copias que de ellos se adjuntan.

Aunque la Comision se creia con atribuciones para aprobar estos presupuestos, lo hizo solo con carácter provisorio, y cree conveniente ponerlo en conocimiento de V. E. ántes de terminar su cometido, para que V. E. pueda tomar una resolucion definitiva sobre ellos.

Dios guarde á V. E.

*G. Villanueva—Ignacio Firmat—
J. Linch.*

Buenos Aires. Enero 10 de 1876.

Estando facultada la Comision Inspectorá de Obras Púbricas para hacer las modificaciones de que dá cuenta, con arreglo al artículo 8º del contrato de construccion del Ferro-Carril á Tucuman, é importando ellas una rebaja en los precios presupuestados en el mismo contrato, se aprueban en todas sus partes.

Comuníquese á la Comision, á la Contaduría y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Abril 7 de 1876.

Al Empresario del Ferro-carril á Tucuman, D. José Telfener.

El Gobierno ha adoptado un plan general de economías, en todos los servicios de la Administracion Nacional, y en prosecucion de él cree que podrian introducirse algunas reformas en la construccion del Ferro-carril á Tucuman, que diera por resultado una disminucion en los gastos que demanden las obras en construccion.

Con este objeto me dirijo á Vd. pidiéndole se sirva indicar á este Ministerio, cuales serian los ahorros que pudieran realizarse en las obras de ese Ferro-carril, teniendo presente que ellas no deben responder á las necesidades futuras, sino en tanto que no sufran sérios perjuicios los intereses actuales del Fisco.

Este Ministerio espera que Vd. tendrá á bien deferir en este caso, á la necesidad que siente el país de reducir en lo posible sus gastos.

Una vez que Vd. haya hecho su plan de reformas, se le comunicará la resolucion que se tome á su respecto.

Dios guarde á Vd.

IRIONDO.

Buenos Aires, Abril 8 de 1876.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

EXMO. SEÑOR:

He recibido la nota que el Sr. Ministro me ha hecho el honor de dirigirme, pidiéndome una relacion de las supresiones y rebajas que pudieron realizarse en las obras que

aun faltan por ejecutarse en la línea de Córdoba á Tucuman, y me apresuro á contestarla inmediatamente, llenando los deseos del Gobierno.

La Empresa habria, sin duda, encontrado su ventaja en la mayor suma de trabajo á realizar, y el contrato mismo al dar al Gobierno la facultad de modificar las obras en mas ó en menos, en el artículo 10, no ha querido sin duda hablar, sino de aquellas alteraciones parciales y de poca entidad, que no suprimieran totalmente las obras.

Sin embargo, comprendo Sr. Ministro, que en el caso presente, no se trata de interpretar estrictamente el contrato, sino de aceptar el plan de economías que ha adoptado V. E., y que es indispensable llevar á la práctica, si se quiere salir de la situacion violenta que las crisis comerciales han creado para el país.

En consecuencia, no vacilo en adherirme á la indicacion de V. E., estando como estoy dispuesto á concurrir en cuanto de mí dependa, á mejorar la situacion actual del Erario, y remito á V. E. con este propósito, una planilla en que he enumerado todas las rebajas y supresiones que he creido susceptibles de realizarse en la línea. Estas rebajas alcanzan á la cantidad de \$ 318,019, las cuales pueden realizarse sin alterar las buenas condiciones de la línea. Una vez que me halle en Córdoba podré, además, remitir á V. E. una relacion de algunas otras rebajas que me sujiera el estudio, sobre el terreno mismo, lo que hará subir la economía total á medio millon de pesos fuertes próximamente.

Debo agregar, que encontrándome accidentalmente en esta ciudad por muy pocos dias, me hallo dispuesto á concurrir al Ministerio de V. E. á dar las esplicaciones que sean necesarias y acordar los puntos que deban arreglarse con V. E. ó con el Sr. Director del Departamento de Ingenieros.

Con este motivo me es grato saludar á V. E. atentamente,

J. Telfener.

Nota de las rebajas y supresiones que á mi juicio pueden hacerse en las obras que aun faltan por construirse en el Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman.

1ª SECCION

- 1º *Galpon de carga en Córdoba*—Arreglado con la Empresa del Central Argentino el servicio acumulativo para la carga puede suprimirse este, lo que dará una economía de. . . . ₱ 20,500
- 2º *Galpon para coches*—Sustituyendo el que está presupuestado en ₱ 13,000 por uno de madera del costo de ₱ 3,000, se tiene una economía de. « 10,000

2ª SECCION

- 3º *Galpon para 4 locomotoras*—Sustituyendo el que está presupuestado en ₱ 5,000 por un galpon de madera para dos locomotoras como los que existen actualmente del costo de ₱ 1,000 se tiene una economía de. « 4,000

3ª SECCION

- 4º *Galpon para cuatro locomotoras*—Haciendo la sustitucion que se propone en el galpon de la 2ª seccion se tendrá igualmente una economía de. « 4,000
- 5º *Galpon de carga*—Sustituyendo este con un número de wagones colocados en un ramal

secundario como se practica actualmente, se tendrá una economía de.....	«	4,000
6° <i>Casas de Camineros</i> —Suprimiendo tres de estas presupuestadas á \$ 1,200, se tiene una economía de.....	»	3,600

4ª SECCION

7° <i>Columnas de puentes</i> —Sustituyendo las presupuestadas de albañileria en los once puentes de la 4ª seccion por columnas de fierro se tendrá en cada uno mas ó ménos una economía de \$ 9,050.....	«	99,000
8° <i>Galpon de carga</i> —Sustituyendo el presupuestado en \$ 12,000 por uno de segunda clase del costo de \$ 4,050. se tendria una economía de.....	»	8,000
9° <i>Galpon para ocho locomotoras</i> —Puede suprimirse enteramente el presupuestado en \$ 15,000 porque haciendo una division en el galpon de coches podrán colocarse en este las locomotoras obteniendo así una economía de	«	15,000
10 <i>Talleres</i> —Id. id. Haciendo un edificio provisorio cerca del galpon de locomotoras obteniendo así una economía de.....	«	15,000
11 <i>Estaciones</i> —De las cuatro estaciones de segunda clase presupuestadas en esta seccion pueden construirse solo dos, sustituyendo las otras dos por tercera clase, lo que producirá una economía mas ó ménos de.....	«	6,000
12 <i>Edificio de pasajeros</i> —De los tres edificios presupuestados está ya construido uno, los dos restantes podrán sustituirse por de cuarta clase lo que producirá una economía de..	«	12,000
13 <i>Galpones de carga</i> —Sustituyendo estos		

por wagoes como se indica en la 3ª seccion se tendria una economía de.....	«	16,000
14 <i>Cambio de vía</i> — Puede suprimirse diez cambios de vía en las estaciones de Córdoba y Tucuman, que no creo sean estrictamente necesarios los que á razon de ₡ 670 cada uno producen una economía de.....	«	6,700
15 <i>Vía</i> — Puede igualmente suprimirse dos ki- lometros de vía en los cambios de las Esta- ciones de Córdoba y Tucuman que á razon de ₡ 7,000 darán una economía de.....	«	14,000
16 <i>Movimiento de tierra</i> — Reduciendo la área de terraplen puede hacerse en la Lstacion de Tucuman una economía mas ó ménos de..	«	20,000
Haciendo igual cosa en la de Córdoba.....	«	20,000
A esta suma hay que aumentar el 10 1/2 por °/° que corresponderán á estas obras en caso de ejecutarse por estudios etc., segun contrato, que dá una economía de.....	«	30,219
		₡ 318,019

Es entendido que los materiales ocupados por las obras que se suprimen y que no pueden utilizarse para otras obras serán abonados por el Gobierno en las condiciones estipuladas en el contrato.

J. Telfener.

**Informe de los ingenieros D. I. Firmat y D. G. Villanueva sobre
el Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman.**

CONVENCIONES Y PRESUPUESTOS.

Buenos Aires, Diciembre 20 de 1875.

*A S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de
Iriondo.*

El decreto de 17 de Diciembre próximo pasado por el que se nos comisionaba para recibir por cuenta del Gobierno la tercera seccion del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, comprendia además otros puntos que era necesario arreglar con la Empresa constructora de dicho Ferro-Carril, á saber:

1° Fijar el emplazamiento de la Estacion y talleres en Córdoba.

2° Examinar las modificaciones y adiciones que debian hacerse en las obras de fábrica y en el tren rodante.

3° Determinar las obras adicionales que se conceptuasen necesarias, pudiendo nosotros resolver las cuestiones pendientes con el empresario sobre varios puntos del contrato etc.

Respecto del primer punto, es decir, determinar la posicion de la Estacion y talleres en Córdoba, no hemos podido resolver nada definitivamente, sino en la parte referente á los talleres.

En cuanto á la Estacion, esto es, el emplazamiento de los depósitos de carga y el empalme de la línea á Tucuman con la del «Central Argentino» el Administrador de este Ferro-Carril nos manifestó que aun no habia tenido contestacion del Directorio de la compañía en Lóndres sobre el proyecto que sometió á su consideracion y que fué elaborado por su Ingeniero residente y el Inspector de Ferro-Carriles Nacionales—El Administrador Sr. Fisher

espera recibir en breve instrucciones respecto á esta cuestion, y recién entonces podremos terminar los arreglos pendientes.

Surge ahora una cuestion sobre los terraplenes de la Estacion y talleres en Córdoba, y los de igual clase en Tucuman. El artículo 24 del contrato de construccion dice: « Las Estaciones de tercera clase, se terraplenarán sobre una superficie de doce mil metros cuadrados; las de segunda, sobre una superficie de diez y ocho mil metros cuadrados.

« Los terraplenes en las estaciones de Córdoba y Tucuman se harán conforme á los planos y secciones detalladas que se suministrarán por la Oficina de Ingenieros, no pudiendo pasar de veinte y cinco mil metros cúbicos. » Mientras tanto en cualquiera de estas estaciones los movimientos de tierra son mucho mayores que los que se calculó segun el contrato, para las dos juntas. No existe ningun antecedente que muestre cual fué el dato que sirvió para hacer este cálculo tan erróneo, y nos ha llamado la atencion ver en el contrato para la construccion del Ferro Carril del Río 4° á Mercedes, el mismo artículo que se ha reproducido testualmente cambiando las palabras «Córdoba» y «Tucuman» por Mercedes. Los planos y secciones detallados á que se refiere el contrato no se hicieron por la Oficina de Ingenieros, de modo que ha quedado pendiente este asunto.

La Empresa reclama ahora la diferencia en el cubo de los movimientos de tierra, aduciendo además de la razon antes enunciada, la de haberse cambiado el emplazamiento de los talleres en Córdoba y de la Estacion de Tucuman. No obstante la autorizacion que nos conferia el decreto de 17 de Noviembre, hemos hecho un arreglo con la Empresa que sometemos á la aprobacion de V. E.

El convenio que á este punto se refiere lo encontrará

V. E. en la copia número 1 de los documentos adjuntos

La copia número 2 es el presupuesto del edificio para pasajeros en la Estacion de Tucuman que hemos aprobado. El presupuesto general asigna para este edificio la suma de ₡ 33,000 y el contrato dice en su artículo 39 : « Para limitar la importancia de cada una de ellas, queda establecido que el importe de los gastos efectivos calculados por los Ingenieros de Gobierno no pase de la suma calculada en el presupuesto.»

Esta Estacion es la única de primera clase que hay en toda la línea; además su situacion en una ciudad como Tucuman le dá cierta importancia que probablemente no se tuvo en cuenta al hacer el contrato. Fué, pues, necesario al hacer el proyecto para la Estacion, prescindir de la cantidad presupuestada, teniendo solo en vista que el edificio, sin ser de lujo, llenase las condiciones de una buena distribucion, presentase las comodidades requeridas tanto para el público como para los empleados; y por fin, pudiera servir sin necesidad de nuevas construcciones durante un tiempo relativamente largo.

El proyecto aprobado llena á nuestro modo de ver todas estas condiciones, y su costo escede del presupuestado en la misma proporcion que el de las otras Estaciones de la línea que como V. E. sabe, cuestan mas de lo que se habia calculado. El presupuesto que nos presentó la Empresa, ascendia á ₡ 63664,11.

De acuerdo con el Inspector Sr. Giagnoni hicimos algunas rebajas y quedó reducido á ₡ 62610,12, siendo esta reduccion de ₡ 1053,99 aceptada por la Empresa.

La diferencia entre el presupuesto aprobado por nosotros y el primitivo que asignaba ₡ 38,000 para esta obra es de ₡ 24,610-12.

A fin de que este aumento no viniese á recargar tanto el costo de las obras presupuestadas para la Estacion de

Tucuman, convinimos en introducir algunas alteraciones en el depósito de coches y en el de locomotoras. El primero en lugar de tener capacidad para veinte coches de pasajeros, se ha reducido á la de 18 coches, consiguiendo con esto no solamente disminuir su costo en ₡ 1,000 sino tambien armonizar su construccion con la del edificio de pasajeros y aprovechar uno de sus muros laterales para soportar el techo que debe cubrir el anden y las vías.

El galpon para depósito de locomotoras, en lugar de tener dimensiones para guardar ocho máquinas, será solo para cuatro. Hemos creído que por largo tiempo no se necesitará un depósito mas grande, pues las máquinas que queden en Tucuman en su mayor parte, será con el objeto de componerlas, para lo que hay un espacio adecuado en los talleres. El galpon para ocho locomotoras está presupuestado en ₡ 15,000, mientras que se asigna el precio de ₡ 5,000 para el de cuatro máquinas.

Como la Empresa consiente en hacer el galpon al precio del presupuesto, se tiene una economía de ₡ 10.000 en este edificio, que con los de ₡ 1.000 del depósito de coches, viene á reducir solo á ₡ 13,610-12 el costo adicional de los edificios en la Estacion Tucuman.

Respecto á Estaciones en la línea, hemos introducido algunos cambios en las secciones segunda y tercera, tendentes á hacer economías que compensen en algo los aumentos de otras construcciones.

En la segunda seccion debian colocarse Estaciones de tercera clase en « San José, » y « Totoralejos, » pero en vista de que el movimiento en dichas Estaciones vá á ser casi nulo por mucho tiempo, creimos que convenia reducir las proporciones de los edificios de tercera clase y establecer Estaciones de cuarta clase, cuyo tipo se vé en el plano adjunto. Un edificio de esta clase importará pesos fuertes 1497,94 segun el presupuesto presentado por la

Empresa y hecho segun nuestras indicaciones. Igual cambio debe hacerse en la Estacion «Iriondo,» donde estaba proyectado un edificio de tercera clase. Finalmente, hemos convenido en que se haga una sola Estacion de segunda clase y tres de tercera, en la tercera seccion, en lugar de dos de segunda y dos de tercera, que estaban proyectadas.

Estas alteraciones producen una economía de 256,41-56 pesos fuertes sobre los precios que se abonan actualmente y de ₧ 160,56-81 sobre los precios del presupuesto primitivo.

En las Estaciones de Quilino y Recreo, donde habrán depósitos de locomotoras, era necesario proveerse de agua buena en abundancia. Siendo imposible conseguirlo por medio de pozos, se ha establecido una cañeria para aprovechar el agua de vertientes que se encuentran en las cercanias de esas Estaciones. Por las copias números 4 y 5 de los presupuestos, verá V. E. que el costo de estas obras asciende á ₧ 11,325-39; gasto que consideramos muy conveniente, en vista de que las malas aguas de esos parajes, destruyen rápidamente las calderas de las máquinas.

La suma que asigna el presupuesto para muebles y útiles en las Estaciones, es demasiado reducido para dotar á estas de lo mas indispensable, para el buen servicio y comodidad de los pasajeros. La Empresa nos presentó un presupuesto para dotacion de las Estaciones de segunda y tercera clase, que ascendia á ₧ 1828,73 por cada una.

En lugar de este, formulamos los que manifiestan las copias números 6, 7 y 8, asignando ₧ 14713 para las Estaciones de segunda clase; ₧ 961,59 para las de tercera, y ₧ 706,31 para las de cuarta.

Los puentes sobre los rios «Primero,» «Albigasta,» y «Graneros,» han sido modificados, tanto en el número

de los tramos y longitud de ellos, como en el largo total de los puentes y hasta en su sistema de construcción.— Este caso está previsto en el artículo 10 del contrato de construcción, y por lo tanto, dichas obras deben abonarse del modo siguiente:—El precio del fierro será el de costo de fábrica con todos los demás gastos, hasta colocarlos en el lugar de su empleo; la mampostería se abonará al precio que hemos establecido, de acuerdo con la Empresa, según se vé en las copias 9, 10 y 11—al todo debe aumentarse 10 p, S por dirección y utilidades de la Empresa.

El costo de estos puentes, deduciendo las cantidades que asigna el presupuesto, es:

Rio Primero.....	₡	93,303	27
Rio Albigasta.....	«	19,042	51
Rio Graneros.....	«	17,481	06
		<hr/>	
Suma.....	₡	129,826	84

Es decir, que el costo adicional, por las modificaciones introducidas, asciende á ₡ 129,826-84. Las rebajas que introducimos en algunos precios y que fueron aceptadas por la Empresa, ascienden en los puentes del « Rio Primero » y « Albigasta » á ₡ 4,757-21.

En vista de la conveniencia que existe de poder llevar wagones del Ferro-carril Central hasta los talleres del de Tucuman, convinimos que se pusiera una via ancha sobre el puente del « Rio Primero » é hicimos la convencion que figura en la copia número 12.

En las barrancas á la salida de Córdoba, existe un puente de diez metros de luz, que por la gran altura que tiene y la forma de los estribos, no ofrece bastante seguridad. Hemos proyectado una bóveda que reemplace el puente de fierro, al mismo tiempo que se dará mayores dimensiones á los estribos. El presupuesto asciende á ₡ 8,694-50 (copia número 13). Los postes del telégrafo en

las salinas no tenían bastante fijeza, á causa de la clase de terreno y se caían con frecuencia. Para evitar este inconveniente, la Empresa hizo formar una base de piedra apisonada á cada poste, con lo que han quedado perfectamente seguros. Hemos convenido que esta obra será abonada á la Empresa á razon de ₡ 71-70 por kilómetro, ó sea en total ₡ 2007-60, (véase cópia número 14.)

En el tren rodante ha sido necesario ordenar muchas reformas tanto en las locomotoras como en los coches de pasajeros y wagoes de carga. Pero nos limitamos á lo mas indispensable para que el material pueda prestar un regular servicio y se conserve en buen estado. Las cópias desde el número 15 al 22 contienen la especificacion y costo de estas obras cuyo importe es:

Para locomotoras.....	₡	4678
« coches y wagoes.....	«	6656
		<hr/>
	₡	11334

Todos los presupuestos aprobados deben verificarse por el Inspector al hacer las liquidaciones correspondientes, á fin de averiguar si las obras ejecutadas son realmente las que dichos presupuestos indican, debiendo rebajarse todo lo que hubiera en ménos, segun los precios de los presupuestos que sometemos á la aprobacion de V. E.

Deseando haber llenado cumplidamente los propósitos que tuvo V. E. al encargarnos la comision de que hoy damos cuenta, tenemos el honor de saludarle con nuestra mayor consideracion.

G. Villanueva.
Ignacio Firmat.

Convenio

Teniendo presente que el artículo 24 del contrato de construcción fija como límite de los movimientos de tierra en las estaciones de Córdoba y Tucuman la cantidad de veinte y cinco mil metros cúbicos (ms. 25,000) cantidad que es muy inferior al número verdadero de metros cúbicos de desmonte y terraplen que deben hacerse en dichas estaciones, á causa de haberse cambiado el emplazamiento de los talleres en Córdoba y estación en Tucuman;

Se acuerda que el escedente de los veinte y cinco mil metros cúbicos que marca el contrato se pagarán á los precios que tienen los movimientos de tierra en las secciones respectivas (₡ 0,70 en la 1^a y ₡ 0,60 en la 4^a) en las mismas condiciones que establecen los artículos 10, 51 y 52 del contrato de construcción.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

Firmado:—

*G. Villanueva—Ignacio Firmat—
J. Telfener.*

Ferro-Carril Córdoba á Tucuman

Presupuesto del edificio de la Estacion en Tucuman

A—OBRAS DE ALBAÑILERIA

a—Escavacion y terraplen de la plataforma y de las piezas	m/c	1.147.00			
			á pts.	0.46	527.62
b—Albañileria, cimiento.....	"	370.20			
Elevacion piso bajo.....	"	840.85			
" " alto.....	"	338.40			
	m/c.	1549.45	12		18593.40
c—Reboque exterior.....	m/c.	2746.50			
Interior piso bajo.....	"	1422.69			
" " alto.....	"	966.50			
Plataforma.....	"	35			
				0.90	4653.62
		5170.69			
d—Corniza grande.....	mts.	315	4		1.260
" chica.....	"	1012	2		2.024
e—Cielo razo de yeso.....	m/c.	612.00	6		3.672
—Piso de baldoza, piso bajo..	"	396.49	2.80		1.110.17
Zócalo de loza.....	mts.	160	1		160
De madera piso alto.....	m/c.	215.60	4.50		970.20
De piedra amburguesa....					
Anden.....		300			
Corredor.....		64.07			
Veredas.....		62.80			
	m/c.	426.87	3.20		1365.98
					34,336.99

B—TECHOS TEJAS FRANCESAS

Galeria.....	m/c	69.90			
Torre.....	"	31.50			
	m/c	101.40	5.50		557 70
Azotea.....	"	757	6.		4542 "
Columnas de la Galeria....		8	35		280 " 5379 70

Lozas en la interseccion del parapeto.....	“	137.00	1		137
---	---	--------	---	--	-----

C—CARPINTERIA

<i>a</i> —Ventanas: En la torre....		10			
Piso alto.....		13			
“ bajo.....		7			
		<hr/>			
		30	45.00	1350	“
		<hr/>			
<i>b</i> —Persianas.....		30	35	“ 1050	“
		<hr/>			
<i>c</i> —Puertas: Piso alto.....		15			
“ bajo.....		36			
		<hr/>			
		51	60	“ 3060	“
Puertas á la calle.....		3	160	“ 480	“
Contramarcoos.....		84	22	“ 1848	“
Colocacion de id.....		84	3.50	294	“
<i>d</i> —Revestimiento de madera..		63m00	15	“ 945	“
“ sala de Espera		7000	25	“ 1750	“
<i>e</i> —Zócalo madera piso bajo....		175.00			
“ “ “ alto....		187.00			
		<hr/>			
	ms	362.00	4	“ 1448	“
<i>f</i> —Maderas para plataformas con fierros.....		70	5	“ 350	“
<i>g</i> —Adornos de madera.....		24	2 25	54	“
<i>h</i> —Mostrador de la sala de es- pera				120	“
<i>i</i> —Bancos de id.....		48.00	7	“ 336	“ 13.085 “
		<hr/>			

D—FIERRO

Cocinas económicas con cam- panas.....		2	80	“ 160	“
Columnas: Sala de espera...		2	200	“ 400	“
Vigas de fierro.....		4	150	“ 600	“
Barandas para la boletería..				40	
Del frente.....					1200 52938.69

edificio de pasaje:os. Por la disminucion en las dimensiones de este galpon se reduce á (pfta. 12,000) *doce mil pesos fuertes* el precio de pfta. 13,000 que establece el presupuesto.

(Firmado)

G. Villanueva.

(Firmado)

I. Firmat.

(Firmado)

J. Telfener.

Cópia No. 3

FERRO-CARRIL DEL NORTE

Presupuesto para Estacion de cuarta clase

<u>Albañilería</u>	<u>mets. cúbs.</u>					
Cimiento (1-00 de hon- dura).....	15.90					
Elevacion.....	32.28					
Chimenea y pretil.....	2.00					
	<hr/>					
	50.18	á	₪	12	₪	602.16
	<hr/>					
	<u>mets. cúbs.</u>					
Reboque.....	280.00	«	«	0.90	«	252.00
Blanqueo.....	280.00	«	«	0.10	«	28.00
Techo de tejas fran- cesas.....	41.50	«	«	6.00	«	249.00
Piso de ladrillos.....	41.50	«	«	1.00	«	41.50
Puertas y ventanas...	6.	«	«	25.00	«	150.00
Plataforma albañilería	6.24	«	«	12.00	«	74.80
Madera.....	29.50	«	«	1.50	«	150.00
						<hr/>
						₪ 1426,61
Mantencion 5 p ^o						71.73
						<hr/>
Total.....						₪ 1497.94

Presupuesto

DE LA CAÑERÍA PARA LA CONDUCCION DE AGUA

Estacion Recreo

Largo total 427 méetros

427.00 méetros de caño de fierro fundido de 3° de diámetro pesan 7.6 toneladas in- glesas, llegados á Córdoba.....		
Costo total.....	₪	1277.23
Colocacion de 427 méetros á ₪ 150.....	«	640.50
Flete—toneladas hasta Recreo y descarga de 85 toneladas castellanas.....	«	201.87
		<hr/>
El 10 p ^o	₪	2119.60
	«	211.96
		<hr/>
	₪	2331.56

Aprobados los precios unitarios.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

Firmado—

*G. Villanueva—I. Firmat—
J. Telfener.*

Presupuesto

DE LA CAÑERÍA PARA LA CONDUCCION DE AGUA

Estacion Quilino

Largo total 3,338.00 méetros

Espropiacion del terreno.....	₪	244.00
Colocacion de los caños comprendiendo zanja		

mampostería de un depósito obras de fierro y madera etcetera	3338.00 m. á ₱ 0.50	₱	1669.00
Valor de caños de fierro	3338. « « 1.67	«	5574.46
Flete hasta Rosario de 19 ton. á 12.....	«	«	228.00
Carga y descarga....	« «	«	33.25
Flete hasta Córdoba..	« «	«	247.00
Descarga y carga....	« «	«	14.25
Hasta Quilino.....	« «	«	152.00
Descarga.....	« «	«	14.25
		₱	8176.21
El 10 p ^o		«	817.62
		₱	8993.83

Aprobados los precios unitarios.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

Firmado—

*I. Firmat—G. Villanueva—
J. Telfener.*

PRESUPUESTO DE MOBILIARIO

Estacion de segunda clase

1 Taquillero.....	₱	50
1 Techador.....		15 26
1 Estante con divisiones para rótulos de equipaje.....		25
1 Estante para libros.....		14
1 « « el depósito de cargas.....		14
1 Caja de fierro para la oficina.....		172 6

1 Reloj para el servicio público.....	91 15
1 Mesa escritorio de cedro.....	90
1 Chica para libros.....	10
1 lavatorio con útiles.....	10
1 Mesa escritorio para el galpon de cargas.	30
1 « prensa de copiar.....	7
1 Prensa y libro copiadador.....	18
1 Mesa para aparato telegráfico.....	24
1 Estante para papeles y libros.....	14
1 Lámpara con reverbero para el salon de espera.....	9 50
2 Lámparas para plataforma.....	19
2 « « depósito de cargas.....	19
2 « « oficina.....	19
2 Una para el Gefe y otra para el cam- biador.....	16 50
1 Balanza para encomiendas.....	164 11
1 » « cargas.....	265 71
6 Sillas americanas á 24 $\frac{1}{2}$ docena.....	12 00
2 Amarillas.....	8
1 Banco para sala de espera.....	24
2 Carretillas de mano para limpieza.....	20
1 Campana bronce.....	18
2 Carretillas para depósito de carga.....	71
1 Estufa para oficina con caños.....	57
1 Escalera de 3 métrors de pino.....	12
1 Balanza para pesar oro.....	6
2 Cajas de pino para guardar útiles.....	16 00
3 Bolsas gamuza para recaudaciones....	7 50
1 Plumero.....	3 00
2 Tinteros.....	1 92
1 « galpon de carga.....	1 00
2 Tijeras para lámparas.....	0 70
2 Palas anchas.....	5 33

2 Escobas.....	1 50
4 Marcos de vidrios para avisos.....	32 00
2 Tableros negros para plataforma.....	10 »
2 Baldes.....	2 »
1 Planchada para descargar caballos.....	26 »
1 Aceitera chica.....	1 »
1 « grande.....	1 50
2 Banderas.....	15 00
1 Buzon para cartas.....	6 »
1 Linterna de mano para el sereno.....	3 68
1 Tarro y pincel para engrudo.....	1 50
3 Banderas de señales.....	6 00
6 Ganchos para colgar papeles.....	3 »
1 Llave para coches.....	1 88
3 Candaditos para dinero.....	2 25
1/2 Vara gamuza para aparatos.....	2 00
2 Reglas para papel.....	1 95
1 Tijera para oficina.....	75
2 Prendedores papel.....	50
1 Reloj de pared para el telégrafo.....	14 50
	<hr/>
	1477 13

Aprobado.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

(Firmado)

G. Villanueva.

(Firmado)

I. Firmat.

(Firmado)

J. Telfener.

PRESUPUESTO DE MOBILIARIO.

Estacion de 3ª clase.

1 Taquillero para boletos.....	50 00
1 Techador.....	152 5

1 Estante para libros.....	14 00
1 Caja de fierro para escritorio.....	172 65
1 Reloj para servicio público.....	71 5
1 Mesa escritorio de cedro.....	40
1 « chica para libros.....	10
1 Lavatorio.....	10
1 Prensa copiar (mesa).....	7
1 « « y libro.....	18
1 Mesa para aparatos telegráficos.....	24
1 Una lámpara con reverbero para espera..	9 50
2 Lámparas para plataforma.....	19
2 « para oficina.....	19
2 « de señales.....	16 50
1 Campana de bronce.....	18
1 Balanza para encomiendas.....	164 11
6 Sillas americanas.....	12
2 « amarillas.....	8
2 Carretillas de mano para limpieza.....	20
1 « « carga « equipaje.....	35 50
1 Estufa con caño para oficina.....	59
1 Escalera de 3 metros.....	12
1 Balanza para oro.....	9
1 Caja pino para útiles.....	8
3 Bolsas gamuza para dinero.....	7 50
1 Plumero.....	3
2 Tinteros.....	1 92
2 Faroles para lámparas.....	0 70
2 Palas anchas.....	5 33
2 Marcos con vidrios.....	16
2 Tableros negros para plataforma.....	10
2 Baldes.....	2
1 Plataforma para descargar caballos.....	26
1 Aceitera chica.....	1
1 « grande.....	1 50

1 Bandera.....	7 50
1 Buzon para cartas.....	6
1 Tarro y pincel para engrudo.....	1 50
3 Banderas de señales.....	6
6 Ganchos para papeles.....	3
1 Llave para coches.....	1 88
3 Candados para bolsas recaudacion.....	2 25
1/2 Vara gamuza para aparatos.....	2
2 Reglas para papel.....	1 70
1 Tijera para oficina.....	0 75
1 Reloj de pared para oficina.....	14 50
<hr/>	
Aprobado.....	96 59

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

[Firmado]	<i>G. Villanueva.</i>
[Firmado]	<i>I. Firmat.</i>
[Firmado]	<i>J. Telfener.</i>

PRESUPUESTO DE MOBILIARIO.

Estacion de 4ª clase.

1 Taquillero para boletos.....	50
1 Techador.....	15 25
1 Caja de hierro.....	172 65
1 Mesa escritorio.....	24
1 Prensa para copiar (mesa).....	7
1 Prensa libro copiador.....	18
1 Mesa para aparato telegráfico.....	24
1 Lámpara para plataforma.....	9 50
2 « de oficina.....	19
2 « « señales.....	16 50
1 Campana bronce.....	18

1 Balanza para pesar encomiendas.....	164 11
6 Sillas americanas.....	12
2 « amarillas.....	8
2 Carretillas de mano.....	20
1 « de ruedas para encomiendas..	35 50
1 Balanza para pesar oro.....	9
1 Cajon pino para guardar útiles.....	8
3 Bolsas gamuza para dinero.....	7 50
1 Plumero.....	3
2 Tinteros.....	1 92
1 Tijera para lámparas.....	0 35
2 Palas anchas.....	5 33
2 Escobas.....	1 50
1 Tablero negro para plataforma.....	5
2 Baldes.....	2
1 Aceitera chica.....	1
1 « grande.....	1 50
2 Banderas.....	15
6 Tarro y pincel para engrudo.....	1 50
1 Banderas de señales.....	6
3 Ganchos para papel.....	3
2 Candaditos para dinero.....	2 25
1/2 Vara gamuza.....	2
2 Reglas para papel.....	1 70
1 Tijera para oficina.....	75
4 Reloj de papel para oficina.....	14 50
	<hr/>
	706 31

Aprobado.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

(Firmado)

(Firmado)

(Firmado)

G. Villanueva.

I. Firmat.

J. Telfener.

PRESUPUESTO

Puente Rio Segundo.

Factura ex Catherina.....	£	3684	13	9
C ^{on} . Kleincoort Cohen y C ^o				
1 1/2 %.....	«	49	5	4
Saldo flete en Rosario.....	«	82	19	11
	£	3416	19	

á 4.90

₡ 16743 05

Ts. 93 Ts. 102 flete del Rosario á Córdoba Tr. 102 á				
₡ 16.25 %.- - 1.....	«	1326	«	
Estadias y peones en descarga.....	«	120		
Permisos y certificados.....		4		
Factura ex «Linda».....	£	11345	17	8
C ^{on} . Kleincoort Cohen y C ^o				
1 1/2 %.....	«	170	3	8
	£	11576	«	4

á 4.90

« 56428 64

Ts. 429.600 Tr. 472.560 flete del Rosario á Córdoba...				
Tr. 472.560 @ ₡ 16.25 %.- - 1	«	6143	28	
Permisos y certificados....		4		
Comision en Rosario 3 %				
s/f.....	«	80763	97	
Acarreo y gastos de carga..	₡	4		
	«	401	08	

Mamposteria

Escavacion. . . . m.	540	á	₡	1	₡	540	
Cajones de ma- dera.	«	209 60	«	3	«	628 80	
Pilotes de ma- dera.	«	50	«	3	«	150	
Estribo Norte beton con de- sagüe.	«	48	«	22	«	1056	
Albañileria. . . .	«	200 50	«	15	«	3007 50	
Estribo 'Sud. . .	«	94 76	«	22	«	2084 72	
Albañileria . . .	«	208 74	«	15	«	3131 10	
Paredon.	«	186 60	«	12	«	2239 20	
Parapetos	«	120	«	12	«	1440	
Reboque y cor- nisas.	«	180	«	2 50	«	450	« 14727 32
Colocacion							« 18000
Importe presu- puestado							« 31500
							<hr/>
							₡ 84821 16
El 10 %							« 8482 11
							<hr/>
							₡ 93303 27
							<hr/> <hr/>

S. E. ú O.

Aprobado.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

(Firmado)

(Firmado)

(Firmado)

G. Villanueva.

I. Firmat.

J. Telfener.

PRESUPUESTO

Puente Rio Albigasta

Factura ex «Penido».....	£ 2270 7 9	
Gastos en Inglaterra.....	« 385 7 7	
Comision 2 1/2 %.....	« 68 17 11	
Comision bancaria 1 1/2 %.....	« 42 7 5	
	<hr/>	
A 4 90.....	£ 2867 8	₡ 14048 45
Flete de Rosario á Córdoba		
T 159.15 3.11 T 166925 @		
₡ 16.25 % - - 1.....		« 2170 02
Permisos y certificados....		« 4
Comision en Rosario 3 %..		« 486 67
Acarreo y gastos de des-		
carga en Córdoba ₡ 9 por		
wagon.....		« 118 65
Flete sobre la vía T 166,925		
á ₡ 15.....		« 2503 87
Acarreo á S. Antonio á pié		
de obra á ₡ 0.25 por @		
₡ 3,338 50.....		« 2443 62
<i>Mamposteria</i>		
Escavaciones...m. 161 65 á ₡ 0.70	₡ 113 15	
Beton Estribo		
Sud.....	« 12 25 « 20 «	245 00
Id Norte.....	« 11 14 « 20 «	222 80
Albañileria Sud	« 46 46 « 15 «	696 90
Id Norte.....	« 43 88 « 15 «	658 20 « 1936 05
Colocacion....		« 8800
En presupuesto		« 15300
		<hr/>
		₡ 17311 33
El 10 %.....		« 1731 18
		<hr/>
		« 19.042 51
		<hr/> <hr/>

S. E. ú O.

Córdoba, Diciembre 4 de 1875.

Aprobado.

(Firmado)	<i>G. Villanueva</i>
(Firmado)	<i>I. Firmat.</i>
(Firmado)	<i>J. Telfener.</i>

Puente Rio Graneros.

En factura « Hug Fortescul».....	£ 5,39.2 12	£ 920.15	
En factura Lioness «	68.8.3 27	« 1021.19	7
En « Linda.. «	7.19.1	« 55.11	11
		<u>129,17.3.11</u>	
Gastos en Inglater ra. Hugh Fortes- cul.....	£ 389.18	7	
Parte proporcio- nal, 10.40 % s/ £	920.15	95.16	2
Gastos en Inglater- ra ex Lioniss s/	<u>152. 9. 7</u>		
Parte proporcional 4 % s/ £.....	1021.19.07	40.17	7
Gastos en Ingla- terra ex Linda s/	<u>1007 18 3</u>		
Parte proporcional 21.94 % s/t.....	85 11 11	18.15	7
Flete Hug Fortes- cal y Lioniss 162. 560 a/40 y 10 %		357.12	7

Comision en Inglaterra 4 0/0.....		101.13	2
Estadias « Hargh. Fortescul 347 0/0 s/ £.....	920 15	31.19	2
Estudios Leoners 4 485 0/0 s/ £....	1021 19 7	45.16	6
		<hr/>	
			£ 2.720 17 2
			<hr/>
El ₡ 4.90 por £ Schy.....			₡ 13.332 21
Flete del Rosario á Córdoba.....			
Ts 173 4—Ts 190 520 á ₡ 16 25 0/0..		₡ 2,476	76
Lanchage 190 520 á ₡ 0 625.....		119	07
Acarreo 190 520 á ₡ 1.....		190	52
Comision en Rosario 3 0/0 sobre £	15.118 56	483	56
Permisos y Certificados.....		4	
Acarreo y descarga en Córdoba ₡ 7 por Wagon.....		136	35
Flete sobre la via T 190.520 á ₡ 25....		4763	
Acarreo de la Estacion Lavalle hasta el pié de la obra T 190 520 á ₡ 0375@			
₡B'no	5.715 60	4354	74

ALBAÑILERIA

Escavaciones 300		
mts. á ₡ 0 70.	210	
Beton 24mts á ₡ 0.22	528	
Albañileria 147 á ₡		
0 15.	2205	
Reboques ms. 36 70		
á ₡ 1.50.	55 05	
Colocacion.	7533 62	
	<hr/>	
		23059 67
		<hr/>
		₡ 36391 88
El Presupuesto. . . .		20500
		<hr/>
		15891 88
El 10 %		1589 18
		<hr/>
		₡ 17481 06
		<hr/> <hr/>

Aprobado.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

Firmado

“

“

G. Villanueva.

I. Firmat.

J. Telfener.

Para el Ramal de trocha ancha que debe unir la Estacion del Ferro-Carril Central á los Talleres pasando por el puente Rio 1° se pagará el precio kilométrico del presu-

puesto por el material de Fierro y Colocacion, abonando para los durmientes de mayor ancho un peso fuerte con ochenta centavos por cada uno.

Córdoba, Diciembre 4 de 1875.

G. Villanueva.
I. Firmat.
J. Telfener.

Ferro-Carril Córdoba á Tucuman

PRESUPUESTO DEL PUENTE EN BÓVEDA PROYECTADO PARA
EL PUENTE DE FIERRO DE 10 METROS DE LUZ EN LA
BARRANCA DE CÓRDOBA.

	Cantidad	Precio	TOTAL Ps. Fuertes
<i>Movimiento de tierra</i>			
Escavacion metros.....	128	0.70	89 60
<i>Albañileria</i>			
Fundaciones mtc.....	128	} 12.00	4068
Piés derechos.....	96		
Sobre boveda tapa.....	115	} 15.00	2625
Bóveda.....	155		
Cornisa de Coron.....	20		
<i>Reboque</i>			
Mezcla—2 arena, 1 cal, 1/2 tier- ra romana comprendida lá pintura.....	349	1.50	523 50

Llaves de hierro

Comprendida la colocacion. . . .	8	6.00	49 00
Cimbra á la distancia de 1.10; de centro—trabajo y colocacion.	11	50	550 00
			<hr/>
			7904 10

Imprevistos

Ruptura del muro viejo com- postura del piso trasporte de tierra sobre la vereda etc. el 10 %			790 40
			<hr/>
			<u><u>₪ 8694 50</u></u>

Aprobado en cuanto se refiere á los precios unitarios.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

*G. Villanueva.
I. Firmat.
J. Telfener.*

Arreglo de los Postes de Telégrafo.

EN LA SALINA

Del K° 190 al K° 266 28 Kilómetros.

Escavacion 13 postes á	₪ 0 60	7 80
Peonage 13 á	“ 0 30	3 90
Piedra por K° 5 & 3 á	“ 12	60
		<hr/>
		71 70
		<hr/>
K° 28 á	“ 71 70	<u><u>2007 60</u></u>

Aprobado.

Córdoba, Diciembre 4 de 1875.

*G. Villanueva.
I. Firmat.
J. Telfener.*

PRESUPUESTO DEL COSTO DE ALTERACIONES Y ADICIONES
NECESARIAS Á LAS LOCOMOTORAS SIGUIENTES.

	Número de máquina.	Precio por cada máquina.
	-----	-----
<i>Máquinas 1, 2, 3 4</i>		
1 Colocar engrasadores á las cajas de vapor de los cilindros para proteger las válvulas de distribución de vapor.....	4	₪ 80
2 Colocar un chispero nuevo sistema	4	" 30
3 Remachar las chapas de fierro contra las puertas del hogar.....	4	6
4 Reforzar los costados de la casilla del fogonero y maquinista.....	— —	—
5 Poner llave al grifo de desagüe....	4 —	4
6 Colocar cajas para arena á cada lado de la máquina.....	4	40
7 Poner miriñaque á los tenders....	— 4	70
Poner collares nuevos para dichos miriñaques.....		15
Poner dos tapones bronce en la placa tubular de la caja de humo.....		15

Aprobado—

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

*G. Villanueva—Ignacio Firmat—
J. Telfener*



**PRESUPUESTO DEL COSTO DE ALTERACIONES Y ADICIONES
NECESARIAS Á LAS LOCOMOTORAS SIGUIENTES**

	Número de las máq'nas á arreglar	arreglad.	Precio por cada máquina.
	-----	-----	-----
<i>Locomotoras 5, 6, 7, 8, 9 y 10.</i>			
1 Colocar engrasadores en las cajas de vapor de los cilindros para proteger lasválvulas de distribucion de vapor		87	80
2 Colocar un chispero nuevo sistema. . .			30
3 Remachar las puntas de fierro contra las puertas del hogar.	6		6
4 Reforzar los costados de la casilla del fogonero y maquinista.	6		5
5 Colocar una chapa de fierro sobre la puerta del hogar para la pava de grasa	2	4	5
6 Cambiar el picaporte de la puerta del hogar	6		3
7 Colocar puntas de chapas de fierro frente á la espiga del embudo. . . .	5	1	30
8 Colocar otra llave de desagüe de la caldera completa.	6	0	30
9 Poner llave al grifo actual del desagüe	6		4
10 Colocar 4 taponos de bronce mas en los rincones del hogar y sobre la caldera.	4	2	30
11 Poner una chaveta pequeña en la chaveta grande de las vielas.	6		3
12 Poner elásticos espirales sobre las tapas de las cajas de grasa.	6		6

13	Poner miriñaques á los Tenders..	3	3	70
	Poner colleras nuevas para dicho miriñaque			75
	Poner dos tapones de bronce en la placa tubular de la caja de humo..			15

Aprobado—

Córdoba, Diciembre 6 de 1875.

G. Villanueva—Ignacio Firmat—
J. Telfener.

PRESUPUESTO DEL COSTO DE ALTERACIONES Y ADICIONES
NECESARIAS Á LAS LOCOMOTORAS DEL TREN RODANTE

	Número de las máquinas á arre- glar.	Arreglado	Precio por máquina
	-----	--	-----
<i>Máquinas N° 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19.</i>			
1	Colocar chisperos de sistema nuevo.....		\$ 30
2	Remachar las chapas de fierro contra las puertas del hogar.....	4	5 6
3	Colocar chapas de fierro sobre la puerta del hogar para la pava de grasa.....	5	4 5
4	Cambiar el picaporte de la puerta del hogar.....	5	4 3
5	Colocar puertas de fierro de chapa en frente de la barra del embudo	9	30

6	Cambiar el sistema de las válvulas de distribución.....	9		80
7	Colocar dos llaves mas en la manivela de distribución.....	4	5	6
8	Poner otro grifo de desagüe de la caldera con su llave.....	9		26
9	Poner llave al grifo de desageü..			4
10	Cambiar el sistema de las válvulas de tomar vapor.....	9		15
11	Colocar dos tapones de bronce sobre la caldera.....	9		15
12	Poner una chaveta pequeña en la grande de las vielas.....	5	4	3
13	Reforzar la casilla del maquinista	4	5	5
14	Poner miriñaque á los tenders..	7	2	70
15	Para poner otros dos tapones de bronce en la placa tubular de la caja de humo.....			15
	Poner colleras nuevas para dichos miriñaques de los tenders.....			15

Aprobado—

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

*G. Villanueva—Ignacio Firmat—
J. Telfener.*

PRESUPUESTO DEL COSTO DE ALTERACIONES Y ADICIONES
NECESARIAS AL TREN RODANTE, COCHES DE PASAJEROS
DEL SISTEMA PRIMITIVO.

Segunda Clase.

	Número de los coches.	Precio por cada coche.
1 Modifica, los bastidores de las ventan- nas para poder subir á la vez persia- na y cristal.	4	\$ 22
2 Refozar las columnas de los balco- nes	« 4	5
3 Modificar el sistema de enganches. .	« 4	4
4 Cortar los fierros de las escaleras. .	4 «	50
5 Poner arena y pintura blanca sobre los techos para protegerlos contra las chispas de la máquina.	4	5
6 Poner ganchos y cadenas de seguri- dad.	4 «	15
7 Para cerrar las colleras de engan- che de los wagones.	« «	50

Aprobado.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

(Firmado)—

G. Villanueva.
Ignacio Firmat.
J. Telfener.

**PRESUPUESTO DE COSTO DE ALTERACIONES Y ADICIONES
NECESARIAS AL TREN RODANTE.**

Wagones abiertos sistema primitivo.

	Número de los wagones á arreglar.	Arreglado.	Precio por cada wagon.
	-----	—	-----
1 Colocar un freno de sistema nuevo americano en 42 wagones..... »	42	f	40 »
2 Poner dos vigas atravesadas en el fondo del wagon con cuatro estacas de fierro y cadenas..... »	47	»	6 »
3 Modificar el sistema de enganches.. »	120	»	4 »
4 Para cerrar las colleras de enganche de los wagones.....			0 50

Wagones de hacienda.

1 Poner arena y pintura blanca sobre los techos para protegerlos contra las chispas de la máquina.....	5	»	3
2 Modificar el sistema de enganches..	5	»	4
3 Para cerrar las colleras de enganches de los wagones.....			50

Furgones de los conductores.

1 Los coches de los conductores necesitan puertas á fin de que puedan salir y andar por el tren durante su marcha.....	5	»	12 »
2 Poner arena y pintura blanca sobre los coches para protegerlos contra las chispas de la máquina.....	5	»	3

3	Modificar el sistema de enganches. .	5	»	4
4	Cortar el fierro de las escaleras. . . .	5	»	50
5	Poner ganchos y cadenas de seguridad.	5		20
6	Para cerrar las colleras de enganche de los wagones.			50

Aprobado.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

(Firmados)—

G. Villanueva. — Ignacio Firmat.—J. Telfener.

PRESUPUESTO DEL COSTO DE ALTERACIONES Y ADICIONES NECESARIAS AL TREN RODANTE DE PASAJEROS DEL SISTEMA PRIMERO.

	Núm. de los coches á arreglar.	Arreglado.	Precio de cada coche.
	-----	-----	-----
<i>Primera Clase.</i>			
1	Reforzar los asientos de los coches.	4	50
2	Modificar los bastidores de las ventanas de manera que puedan subirse á la vez persianas y cristales.	4	23
3	Reforzar las columnas de los balcones.	4	5
4	Modificar el sistema de enganches. .	4	4
5	Cortar el fierro de las escaleras.	4	50
6	Poner arena y pintura blanca sobre		

	los techos para protegerlos contra las chispas de la máquina.	4	5
7	Colocar dos frenos nuevo sistema.	2	30
8	Poner ganchos y cadenas de seguridad.	4	« 20
9	Para cerrar las colleras de enganche de los wagones.	«	« « 50

Aprobado.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

]Firmado]—

G. Villanueva.
Ignacio Firmat.
J. Telfener.

**PRESUPUESTO DEL COSTO DE ALTERACIONES Y ADICIONES
 NECESARIAS AL TREN RODANTE.**

	Núm. de los coches á arreglar.	Arreglado.	Precio de cada coche.
	-----	—	-----
<i>Coches mistos.</i>			
1	Reforzar los asientos que en general son demasiado débiles.	5	16
2	Modificar los bastidores de las ventanillas para que puedan subirse las persianas y los vidrios á la vez.	5	« 25
3	Reforzar las columnas de los balcones.	5	5
4	Modificar el sistema de enganches.	5	4
5	Cortar el fierro de las escaleras.	5	50

6	Poner arena y pintura blanca sobre los techos para protegerlos contra las chispas de la máquina.	5	5
7	Poner ganchos y cadenas de seguridad.	5	15
8	Para cerrar las colleras de enganche de los wagones.		50

Aprobado.

Córdoba, Diciembre 5 do 1875.

(Firmado)—

G. Villanueva.
Ignacio Firmat.
J. Telfener.

PRESUPUESTO DE COSTO DE ALTERACIONES Y ADICIONES
 NECESARIAS AL TREN RODANTE

	Número de los wagones a arreglar	Arreglado	Precio de cada wagon
<i>Wagones cubiertos de ambas clases</i>			
1	Poner arena y pintura blanca sobre los techos para protegerlos contra las chispas de la máquina.	—	95
2	Poner sistema nuevo de piezas utilizando una porcion de los fierros		3

	de Inglaterra.....	—	25	30
3	Modificar el sistema de enganches sustituyéndolo por chavetas y cadenas	—	95	4
4	Todas las tablillas de los costados han encojido tanto con el sol que toda la obra de carpintería se ha despegado, y la lluvia se entra por todas partes, para componerlas y juntarlas.....	—	6	10
5	Poner chapas de zinc en los wagones que llevan carga inflamable	—	6	10
6	Para juntar los wagones.....	—	—	12
7	Para cerrar las colleras de enganche de los wagones	—	—	— 50

Wagones plataformas

1	Poner dos vigas atravesadas en los wagones atravesados por cadenas	—	4	4 50
2	Modificar el sistema de enganches sustituyéndolo por chavetas y cadenas.....	—	40	4

3	Para cerrar las cadenas de enganche de los wagones.....	—	—	— 50
4	Poner colleras largas para llevar materiales largos sobre la vía...	—	50	6

Wagones abiertos sistema nuevo

1	Poner sistema nuevo de frenos utilizando una porcion de los frenos de Inglaterra...	—	25	30
2	Modificar el sistema de enganches sustituyéndolo por chavetas y cadenas ..' ..	—	—	4

Aprobado.

Córdoba, Diciembre 5 de 1875.

*G. Villanueva—Ignacio Firmat—
J. Telfener.*

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Enero 5 de 1876.

Vista al señor Procurador del Tesoro.

IRIONDO.

SR. MINISTRO:

Sírvase oír previamente á la Contaduría despues de lo cual me expediré como corresponde.

Estudio, Enero 22 de 1876.

V. de la Plaza.

Buenos Aires, Enero 20 de 1876.

A Contaduria.

O. Ojeda,
Sub-secretario.

EXMO. SEÑOR:

El informe que pasan los miembros de la Comision de Obras Públicas, Sres. Firmat y Villanueva, está dentro de los limites del Superior Decreto del 17 de Noviembre próximo pasado.

Nada hay en él tampoco que se oponga á las bases contrato de la materia.

POR TANTO:

Debe V. E. prestarle una aprobacion superior, en acuerdo de Ministros por cuanto las sumas estipuladas en él por obras adicionales,excede el límite de la ley para contratar, directamente, dándose vista previamente de este expediente al señor Procurador del Tesoro.

Contaduria General, Marzo 16 de 1876.

S. Cortinez.

Marzo 18 de 1876.

Vuelva al señor Procurador del Tesoro.

O. Ojeda.

SR. SUB-SECRETARIO:

Las modificaciones proyectadas son consideradas como indispensables para el mejor y mas útil servicio del Ferrocarril, segun resulta del informe de los Ingenieros comisionados por el Gobierno, en cuyo caso y desde que dichas modificaciones están dentro de los límites del decreto de 17 de Noviembre último, no encuentro inconveniente en que sean aprobadas, teniendo en vista lo espuesto por dichos Comisionados y por la Contaduría.

Estudio, Abril 12 de 1876.

V. de la Plaza.

Buenos Aires, Abril 21 de 1876.

Visto el expediente formado por la Comision Inspectora de Obras Públicas, en cumplimiento del decreto de 17 de Noviembre último, en que se comisionó á dos de sus miembros para que se trasladasen sobre la línea del Ferrocarril á Tucuman, á fin de verificar varios arreglos con la Empresa constructora, tanto sobre las obras adicionales y de fábrica como en el tren rodante, facultándola, al mismo tiempo, para terminar con la Empresa todas las diferencias subsistentes sobre puntos sometidos por el contrato al juicio de la Comision, y resultando de lo informado por la Contaduría y del dictámen del Procurador del Tesoro, que las estipulaciones celebradas y que constan de este expediente, se hallan dentro de los límites del decreto de 17 de Noviembre citado, y en conformidad con las cláusulas del contrato de construccion, se resuelve aprobarlas en todas sus partes.

Comuníquese esta resolucion á Contaduría, con cópia de los documentos en que constan los arreglo y modifica-

ciones celebradas, á fin de que los tenga presentes en las sucesivas liquidaciones de las cuentas de este Ferrocarril, y pase al Departamento de Ingenieros para su debido cumplimiento y archivo de este expediente, dándose al Registro Nacional; publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Ferrocarril Primer Entre-Riano

Buenos Aires, Diciembre 1° de 1875.

Al Sr. D. Vicente Ocampo.

Se servirá V. disponer se embarque con destino á la Administracion de Rentas de Gualeguay, de acuerdo con lo convenido, de los materiales existentes para el Ferrocarril de Córdoba á Tucuman, un kilómetro de rieles con sus eclises y tornillos correspondientes, debiendo presentar la cuenta á este Ministerio para su abono.

Dios guarde á V.

P. A.

O. Ojeda.

Comision Directiva del Ferro-Carril Entre-Riano.

Buenos Aires, Marzo 29 de 1870.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Sr. Dr. D. Simon de Iriondo.

EXMO. SEÑOR:

Habiendo principiado esta Comision la colocacion de los pocos rieles que V. E. tuvo á bien mandar para empezar la renovacion de la vía, y aproximándose la estacion de invierno que hace mas dificil el tránsito por la poca solidéz de los terraplenes, pedimos á V. E., tenga á bien ordenar el envío de dos kilómetros mas de rieles que segun el encargado de la Empresa del Ferro-Carril á Tucuman hay disponibles: con esto y con la autorizacion del Superior Gobierno para vender el fierro viejo que en mucha cantidad hay ya en los depósitos del Ferro-Carril Primer Entre-Riano, además del que se sacará una vez que se vaya refaccionando la via, abrigamos la esperanza de poder colocar con su importe un empleado en la compra de durmientes de buena calidad los tres kilómetros de rieles nuevos y de consiguiente la consolidacion de la vía por algun tiempo, sin ninguna otra erogacion para el Gobierno Nacional, mientras el Exmo. Gobierno Nacional no dispone la renovacion de la vía.

Encarecemos á V. E. el pronto despacho de este asunto por la necesidad que hay de aprovechar el corto tiempo que queda de la presente estacion.

Dios guarde á V. E.

*Francisco Crespo.—Jacinto G.
Calderon.*

Buenos Aires, Abril 6 de 1876.

En atencion á lo espuesto por la Comision Directiva del Ferro-Carril Primer Entre-Riano, líbrese órden al representante del Ferro-Carril á Tucuman para que entregue á la Administracion de Rentas del Rosario los dos kilómetros de rieles que solicita aquella Comision para ser empleados en la vía del Primer Entre-Riano. El Administrador de Rentas los hará conducir y entregar en Puerto Ruiz al Administrador del Ferro-Carril mencionado. Queda facultada la Comision para vender el fierro viejo estraido de la vía y comprar con su producido los durmientes que sean necesarios, debiendo rendir cuenta de todas estas operaciones.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Ferro-Carril Trasandino del Norte

Buenos Aires, Abril 26 de 1875.

EXMO. SEÑOR :

Despues de haber comparecido oportunamente ante V. E. con motivo del decreto en que se cita y emplaza al que suscribe para proceder á llenar las condiciones de la ley de autorizacion al Poder Ejecutivo Nacional para contratar la construccion y explotacion de un Ferro-Carril Trasandino por la via de San-Francisco, tengo ahora el honor de elevar mi solicitud de suspension de los efectos del citado decreto, fundándola en los documentos justificativos que acompaño y en las razones que voy á permitirme esponer á V. E.

Por el tiempo en que la Empresa del Ferro-Carril de Copiapó resolvió emprender las diligencias para la realizacion del antiguo proyecto de Ferro-Carril Trasandino por el paso de San-Francisco, confiriendo al que suscribe su mandato para gestionar ante las autoridades de la Re-

pública Argentina en el sentido de obtener una ley de garantía sobre el capital de gasto presupuestado, todo concurrió en el orden de los recursos y del desarrollo próspero de los negocios en el Pacífico, á inspirar confianza en los medios con que contamos para echar sólidamente las bases de tan importante negociacion.

La Empresa de Copiapó estendia una de sus líneas férreas, hasta el pié de los Andes y nada le habia impedido entónces continuarlo por sobre ellas, hasta tocar el límite Argentino.

D. Guillermo Wheelwright, el eminente empresario, creyó ver llegado el momento de la realizacion de su proyecto mas acariciado, que en ocasiones anteriores habia ofrecido á la séria consideracion del comercio y sociedades científicas de Inglaterra y debia dedicarle toda su infatigable actividad y el prestigio de su crédito y experiencia en aquel centro de los negocios del mundo.

Un año mas tarde y cuando recientemente estábamos en posesion de la ley requerida, las condiciones cambiaban contra toda prevencion en el, Pacífico sucediendo á la prosperidad de antes una completa paralizacion en los negocios que levantara obstáculos insuperables á nuestros medios de accion al mismo tiempo que en Inglaterra perdiamos con la muerte de Mr. Wheelwright el impulso de una valiosa cooperacion.

En medio de otros contratiempos que trascurrieron y venció el plazo de seis meses dentro del cual debíamos comparecer ante el Gobierno de V. E. para arribar á la formacion del contrato de construccion de la proyectada via trasandina.

Habríamos comparecido á lo ménos en solicitud de una próroga del plazo vencido si la duracion de las gestiones ante el Congreso de Chile para obtener una ley de garantía análoga á la Argentina, cuya adquisicion habia llegado á

hacerse de todo punto indispensable, hubiera podido ser fijada con alguna aproximacion. Pero esto no fué posible por cuanto la divergencia de opiniones respecto de la forma ó sistema de proteccion en favor de los proyectos trasandinos, dificultaba la solucion del asunto, y porque había motivos para temer que el Congreso Chileno hubiera optado por la subvencion fija, en cuyo caso no habríamos insistido en llevar adelante la negociacion.

Obtuvimos, no obstante, la ley de garantía en la forma solicitada, y despues de cuatro meses ocupados en discutir y acordar las bases bajo las cuales la empresa del Ferrocarril de Copiapó, ofreciera propender á la realizacion del Ferrocarril trasandino, se disponía el que suscribe á partir en direccion á esta capital para imponer á V. E. de los trabajos practicados y del estado de la negociacion, cuando llegó á su conocimiento el decreto de citacion y emplazamiento recaido en la solicitud de D. Francisco B. Madero, por poder de los Sres. Clark y Cia., pidiendo la caducidad de la ley que autorizó al P. E. para contratar la construccion de un Ferrocarril Trasandino por San Francisco.

Dejando con lo espuesto desvanecida la única objecion atendible en que pudo fundarse semejante pretension, á saber la de un aparente abandono de nuestra empresa por no haber comparecido á nuevas jestioness despues del vencimiento del plazo acordado; desvaneciendo toda duda respecto de nuestra perseverancia mediante la presentacion de los documentos que comprueban la seriedad de nuestros procedimientos; y dando á conocer las condiciones tan ventajosas como excepcionales que colocan á nuestra empresa en probabilidades de realizacion que ninguna otra de igual clase podría alcanzar en la República Argentina, no me resta sinó replicar á un argumento destituido de toda exactitud y protestar contra una injustificable y

antojadiza imputacion á la persona del que suscribe y á la sociedad que representa.

Nada habría mas ocioso é inconducente que ocuparnos en poner obstáculos á los Sres. Clark y Cia., como lo ha supuesto nuestro gratuito adversario, haciéndolo creer así á los empleados de la Nacion que han aconsejado la caducidad de nuestro derecho avanzándose hasta suponer lo que no es sino una pura invencion: haber mandado ajentes á Lóndres para perseguir allí á D. Juan E. Clark.

Para descargo de semejantes imputaciones no haría sino referirme á las publicaciones que adjuntas me permito acompañar dadas á la luz pública de nuestra parte y á las que nuestros adversarios han hecho circular en el comercio, de cuya lectura se deducirá algo muy opuesto á lo que el señor Madero espone como argumentos en nuestra contra.

Se sostiene que las dos concesiones del Ferro-Carril Trasandino, una por Uspallata y otra por San Francisco son incompatibles.

Nada mas inexacto y destituido de fundamentos que semejante aseveracion.

Las zonas de territorio que recorren cada una de aquellas líneas comprenden una estension demasiado vasta para ser servida por una sola de Ferro-Carril, y la locacion geográfica, como las producciones del suelo y la naturaleza, de las industrias que de ellas derivan colocan en tan opuestas condiciones á las Provincias Argentinas del centro y norte y al norte de Chile con respecto á las de Cuyo y Centro Chilenas que se hace imposible concebir como haya de entenderse el Mapa de la República y la naturaleza física del terreno á uno y otro lado de los Andes, para sostener que un Ferro-Carril Trasandino por Uspallata podría servir al comercio, que Rioja, Catamarca y Salta mantienen con todo el Norte de Chile y las costas de

Bolivia y el Perú al través de las cordilleras de Atacama.

¿Podría aquel Ferro-Carril que atravesaría los Andes por el grado 33 hacer utilizables para la industria nacional ó para la esportacion las valiosas sales minerales que solo existen en las montañas desde el paralelo de 27° al Norte?

¿La ganadería del Norte, ahorraría la indispensable reengorda de hoy en San Juan, con enormidad de gastos y perdida de tiempo para volver por el Pacífico al Norte otra vez?

¿Y las minas de Catamarca y la Rioja, Famatina y el Fuerte, principales fuentes de riqueza de aquella parte del país, recibirían algun impulso del Ferro-Carril por Uspallata?

La árida y estéril porcion de territorio Chileno y Boliviano que lleva el hombre de Atacama, donde constantemente se ven improvisarse poblaciones florecientes, luchando contra todo género de dificultades, no llegará jamás á existir en condiciones convenientes de subsistencia y actividad, mientras que una vía férrea no llegue á establecer una fácil comunicacion con las provincias limítrofes argentinas.

Y semejante obra es de una necesidad urjentísima para Chile, porque solo de ella depende la estabilidad de la industria misma en Atacama, y lo que es quizá mas para la República Argentina, porque solo ella tambien puede dar sólido y provechoso espendio á las producciones de las provincias asiladas en los Andes.

El Proyecto de un Ferro-carril por Uspallata, no tiene pues nada, absolutamente nada que ver con el objeto á que nosotros aspiramos.

Y si en el terreno de las operaciones financieras en Lóndres pudieron ambas Empresas llegar á perjudicarse

mútuamente, ello no sería sino en el sentido de las rivalidades comunes, entre empresarios que hacen capitales para objetos análogos en un mismo país, como es el caso, por ejemplo, para todos los que proyectan Ferro-carriles en la República Argentina, en cuya circunstancia los Gobiernos no tienen motivos de preferencia y deben dejar libremente á cada cual, con sus recursos y medios de accion.

Hé aquí, Exmo. señor, lo que los Congresos Argentino y Chileno sabían perfectamente y tuvieron en vista cuando autorizaron con unánime aprobacion, la construccion de un Ferro-carril trasandino, por la via de Sau Francisco.

Pero todavía debe tenerse presente, Sr. Ministro, que la supuesta competencia en Lóndres ni ha tenido razon de existir siquiera, siendo la verdad del caso, que nuestro proyecto no ha sido lanzado al público en aquella plaza, ni podría serlo sériamente antes de estar unidos del correspondiente contrato de construccion de la obra.

Por consiguiente, los proyectistas por Uspallata han estado y están hasta el dia de hoy solos, completamente solos, libres de toda molestia de nuestra parte.

No se descubre entónces el verdadero objeto de la solicitud del Sr. Madero.

Las causas por que fracasan y fracasarán todos los proyectos de Ferro-carriles, son muy notorias y conocidas de todos, para que sea justificable el atribuir las á tan frívolo pretesto; y es precisamente la esperiencia de tales resultados, lo que nosotros aprovechamos para preparar nuestro negocio en condiciones que seguramente ninguna otra Empresa análoga estaría en el caso de ofrecer.

Exmo. señor:

No teniendo los concesionarios del proyecto de Ferro-carril trasandino por Uspallata, privilegio esclusivo para salvar los Andes con una via férrea, y no habiendo interés

público en favorecer á aquellos empresarios con perjuicio de otros, ni habiendo justicia en pretender la caducidad de una concesion, vinculada á los intereses de la gran mayoría del país; esperamos de la rectitud de V. E., que se ha de servir, *no dar lugar á la referida solicitud de D. Francisco B. Madero.*

El tiempo trascurrido y el que aun necesitamos para preparar convenientemente nuestros trabajos, dadas las dificultades con que en el dia se tropieza, tanto en América como en Europa, para la realizacion de empresas como la que nos ocupa, no tiende sino á asegurar el éxito de tan importante negociacion, y estar en aptitud en el mas breve plazo posible, de comparecer ante V. E. á llenar las obligaciones de la ley.

En seis meses mas, espero que estarán concluidos los trabajos preparatorios que nos ocupan, incluso los últimos estudios para el trazado definitivo de la línea, en cuyo tiempo, por otra parte, los empresarios de Uspallata estarán próximos á agotar el segundo plazo de que disfrutaban, libres de toda concurrencia.

En un escrito de la naturaleza del presente, y en un asunto sujeto á tantas eventualidades é incidentes imprevistos, es imposible ilustrar á V. E. suficientemente.

Para llenar este vacío, espero que V. E. se dignará, en obsequio á la importancia del negocio de que me ocupo, concederme la ocasion de informarle verbalmente de cuanto sea necesario para que pueda formar un juicio verdadero, de la justicia con que solicito la prorrogacion del plazo para resolver las cuestiones inherentes de este negocio.

Es justicia, etc.

Exmo. señor.

Francisco C. San Roman.

Buenos Aires, Abril 26 de 1875.

Al Procurador del Tesoro.

IRIONDO.

SEÑOR MINISTRO :

Han transcurrido cerca de dos años, desde que se dictó la ley para contratar la construcción del Ferro-carril Trasandino con el Sr. San Roman, y hasta el presente no se ha hecho el contrato.

Mi opinión es, que leyes de esa clase deben tener aplicación y efecto inmediato para no perjudicar al país; y por esta razón, como por la del largo tiempo transcurrido, pedí el emplazamiento del Sr. San Roman, en un término perentorio.

Ha comparecido en tiempo hábil, pero pide una nueva prórroga de seis meses, para terminar sus diligencias preparatorias y celebrar el contrato.

Mi opinión habría sido que se le deuegara tal prórroga, pero en vista de las razones que espone y documentos que acompaña, creo que V. E. puede concederle un plazo discrecional como último é improrrogable para celebrar el contrato, bajo apercibimiento de declarar caducos sus derechos.

Al mismo tiempo y para mayor garantía, si V. E. lo considera conveniente, puede exigirle é imponerle el depósito de una suma, como garantía de que cumplirá su obligación en el término que se le conceda, en la inteligencia que si no lo hiciera, quedará á favor del Erario como indemnización por la falta de cumplimiento.

Estudio, Marzo 26 de 1875.

V. de la Plaza.

Buenos Aires, Julio 12 de 1875.

De conformidad á lo dictaminado por el Procurador del Tesoro en el expediente promovido por el Sr. San Roman, pidiendo próroga para celebrar el contrato sobre construcción del Ferro-Carril trasandino por el Norte y cumplir con lo dispuesto por el artículo 12 de la ley de 15 de Octubre de 1872: —Concédesele el término de seis meses, previniéndose ser perentorio é improrogable.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO

Ferro-Carril de Villa Mercedes

A LA CIUDAD DE CORRIENTES

Buenos Aires, Junio 14 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Vistos los planos presentados por D. Torcuato Villa nueva, del Ferro-Carril de Mercedes á Corrientes, de que es concesionario, la Comision Inspectora de Obras Públicas aconseja á V. E. su aprobacion bajo las condiciones siguientes:

1° Que se tenga presente lo que dice el informe del Ingeniero Nacional Sr. Brochet des Roches, sobre las variaciones de la línea, la una á la salida de la ciudad de Corrientes, y la otra en las inmediaciones del pueblo del Empedrado.

2° Que teniendo obligacion los concesionarios de entregar planos detallados de los diversos estudios que hagan, remitan á la brevedad posible el que falta de una de las trazas á inmediaciones del «Empedrado», á fin de que en

todo tiempo quede constancia de los estudios hechos en las dos direcciones.

3° En todos los puentes, cuya longitud escede de doce metros, sean de hierro con pilas y estribos de mampostería, piedra ó hierro, con esclusión de toda obra definitiva de madera.

4° Que se devuelvan los planos al concesionario á fin de que ponga en ellos su conforme el Ingeniero Nacional, Sr. Brochet des Roches, sin cuyos requisitos no pueden ser aprobados.

5° Que en un plazo que no esceda de seis meses se dé cumplimiento á lo que previene la última parte del artículo 16 del contrato.

Dios guarde á V. E.

*Ignacio Firmat—Guillermo Villanueva—
Justiniano Linch.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Junio 14 de 1875.

Visto lo espuesto por la Comision Inspectora de Obras Públicas, apruébanse los planos presentados por el concesionario del Ferro-Carril de la ciudad de Corrientes á la de Mercedes, en la misma Provincia, bajo las condiciones que se espresan en el anterior informe de la espresada Comision de Obras Públicas, devolviéndose los planos á los efectos que en él se indican.

Comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

AVELLANEDA

SIMON DE IRIONDO

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 1º de 1876.

Visto el expediente promovido por D. Torcuato Villanueva, concesionario del Ferro-Carril entre la Villa de Mercedes y la ciudad de Corrientes, en que solicita que se le conceda el permiso de sustituir el fierro y mamposteria de los puentes que deben construirse en esa línea, con maderas fuertes del pais, pidiendo al mismo tiempo que se le otorgue próroga por el término de un año para dar principio á la egecucion de las obligaciones de su contrato, dando por razon haber cerrado sus sesiones el Honorable Congreso, sin proveer en la solicitud que tenia ante él presentada el interesado, sobre esta y otras alteraciones del contrato, y considerando;

Que aunque las obras de que se trata son propiedad de una empresa particular, la concesion fué hecha por el Gobierno, bajo determinadas condiciones, entre las que figuran principalmente las de seguridad, duracion y demas necesarias para garantir los intereses públicos y particulares que en una empresa de este género se hallan comprometidos.

Oido el Procurador del Tesoro y de conformidad con lo informado por la Comision Inspectora de Obras Públicas, no ha lugar á la sustitucion solicitada, debiendo sujetarse los interesados á lo resuelto á este respecto por el decreto de este Ministerio de 13 de Junio del año próximo pasado, en que se dispone que todos los puentes, cuya longitud esceda de doce metros, sean de hierro, con pilares y estribos de mamposteria, piedra ó hierro, con exclusion de toda obra definitiva de madera. No obstante, visto lo espuesto por la Comision Inspectora de Obras Públicas en su informe de 14 de Julio de 1875, se concede permiso á los interesados para emplear la madera fuerte en la

superestructura de los puentes, quedando sujetos á sustituirla por fierro, siempre que se compruebe su mal resultado, y estando dichas obras bajo la inspeccion inmediata del Ingeniero Inspector del Gobierno, que las aprobará ó no, conforme lo halle por conveniente. Y en cuanto á la próroga de un año solicitada para dar principio á los trabajos del Ferro-Carril, estando los términos del contrato fijados por la ley de concesion, que tan solo el Honorable Congreso puede alterar, no ha lugar á ella.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA

SIMON DE IRIONDO.

ANEXO B

TELEGRAFOS

Buenos Aires, Julio 20 de 1975.

Guillermo F. Livingston é hijo ante V. E. respetuosamente esponemos:

Que, no solo hemos sido fiadores de D. Carlos Giroud en su contrato para el establecimiento de una línea telegráfica, sino que hemos facilitado todos los fondos, que se han gastado en la compra de materiales, y gastos hechos para empezar la línea.

Para poder recuperar estos fondos, exigimos del Sr. Giroud que nos otorgara un poder amplio para representarlo ante el Gobierno, á fin de percibir los fondos que este debia entregar.

Pero ahora, faltando á este compromiso el Sr. Giroud ha revocado el poder que era la única garantía que teniamos para indemnizarnos.

Por esta razon y porque habiéndose variado la traza de la línea que habiamos contratado, el contrato ha dejado de existir y no nos consideramos obligados á mantener la fianza que dimos por el primitivo contrato.

En esta virtud venimos á esponer á V. E. que desistimos desde hoy en la fianza otorgada, y renovamos á V. E. la solicitud que hicimos en Mayo último para vender al Gobierno todos los materiales que tenemos en nuestro poder, lo que haremos por su precio justificado, segun nuestras cuentas.

Reiteramos esta proposicion porque estamos seguros de que D. Carlos Giroud, no tiene ni los medios materiales ni el crédito necesario para continuar la obra, y que será indispensable que el Gobierno la tome por su cuenta.

A fin de dejar bien establecida la verdad de esta proposicion, pedimos á V. E. se sirva convocarnos á una conferencia verbal con el Sr. Giroud y el Ingiero que V. E. designe.

En esa conferencia quedará perfectamente declarado que cualquier promesa de Giroud de continuar la obra es vana y de ningun valor, y que solo hará perder tiempo al Gobierno en esta obra importante.

Pedimos, pues, á V. E. se sirva resolver lo que pedimos en el escrito de 11 de mayo ppdo., y el presente, para que cesen de una vez las demoras en que se perjudica el Gobierno tanto como nosotros.

EXMO. SEÑOR :

Guillermo F. Livingston é hijo.

Buenos Aires, Julio 22 de 1876.

Al Procurador del Tesoro.

IRIONDO.

SR. MINISTRO :

Sírvase dar vista de este escrito al contratista Giroud, ó si le es mas conveniente citarlos para la conferencia que se indica, á la cual asistiré si V. E. lo considera necesario.

Estudio, Julio 23 de 1875.

V. de la Plaza.

Buenos Aires, Julio 28 de 1875.

Como dice el Procurador del Tesoro dése vista al contratista Sr. Giroud, debiendo evacuarla en dos dias.

IRIONDO.

Julio 29 de 1875.

Entregado en vista al Sr. Giroud en la fecha.

Ch. Giroud—C. Garcia Quirno.

Buenos Aires, Julio 29 de 1875.

EXMO. SEÑOR :

Carlos Giroud ante V. E. respetuosamente espongo, que en vista del escrito presentado por mis fiadores Guillermo F. Livingston é hijo de fecha 20 del presente, debo decir: que los Sres. Livingston é hijo en dicho escrito solo dicen los que les conviene para sus intereses particulares, ocultando la verdad de los hechos á fin de conseguir sus pretenciones, olvidándose estos que tienen celebrado conmigo un convenio para el cumplimiento de mi contrato con V. E. para la construccion del Telégrafo á Córdoba y del Rosario á Santa Fé, por cuyo motivo se constituyeron mis fiadores á dicho contrato á los fines estipulados en el mismo.

No tengo inconveniente en comparecer ante V. E. con mis fiadores Sres. Livingston é hijo á una conferencia para abreviar tiempo y dilucidar ante V. E. como corresponde este asunto con las esplicaciones verídicas que da-

ré por mi parte para que pueda V. E. resolver lo que considere conveniente.

En virtud de lo que he espuesto á V. E., pido se nos cite á comparendo verbal ante V. E.

EXMO. SEÑOR :

Ch. Giroud.

En este Ministerio, á 6 de Agosto de 1875, comparecieron ante S. E. el Sr. Ministro, los Sres. Livingston é hijo, el Sr. D. Cárlos Giroud, el Sr. Procurador del Tesoro, con presencia del Sr. Ingeniero Firmat, y el Sr. Inspector de Telégrafos, con objeto de arreglar este asunto en una conferencia verbal, y despues de cambiadas diversas esplicaciones y oido el dictámen del Sr. Procurador del Tesoro y observaciones de los Sres. Firmat é Inspector general de Telégrafos, convinieron: 1° Que el Sr. Giroud queda completamente separado del contrato para la colocacion de los hilos telegráficos entre Buenos Aires, Santa Fé y Córdoba, quedando dicho contrato esclusivamente á cargo de los Sres. Livingston é hijo en la misma forma, cláusulas y condiciones que estaba estipulado con el Sr. Girond—2° Que dichos Sres. Livingston é hijo presentan como fiadores de las estipulaciones del contrato al Sr. D. Enrique Green y Ca., quien firmará esta acta en prueba de su aceptacion—3° Que dichos señores se comprometen á ejecutar las obras mencionadas en el contrato, sometiéndose á la traza que fijará la Comision Inspectorá de Obras Públicas; pero en la inteligencia que le serán abonadas por tasacion las obras adicionales que hubieran de hacerse, aun en el caso de cambiar la línea actual en cualquiera estension que sea—4° Que quedan

exhonerados de las multas en que hayan incurrido hasta el presente por mora en la ejecucion de las obras—5° Los Sres. Livingston é hijo se obligan á emprender nuevamente estos trabajos dentro de quince dias de esta fecha, bajo la direccion del Inspector del Gobierno y siguiendo la traza que éste determine. S. E. el Sr. Ministro aprobó en todas sus partes este convenio y lo firmaron.

V. de la Plaza
Guillermo Livingston é hijo.
Cárlos Burton.

S. DE IRIONDO
Ch. Giroud.
Ignacio Firmat.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 21 de 1875.

Atento lo informado por la Direccion General de Telégrafos sobre el aumento en el número de despachos oficiales que deben ser trasmitidos con preferencia causando retardo en la trasmision de los particulares; recomiéndese por los Ministerios respectivos á los Gefes de Oficina Nacionales y á los Gobernadores de Provincia que hagan lo mismo con las de su dependencia, que no se haga uso del Telégrafo Nacional sino en los casos que sean requeridos con urgencia y para servicios que no puedan hacerse por el correo con arreglo á lo prescripto en la ley de 14 de Octubre de 1870 y el decreto de 30 de Diciembre del mismo año, debiendo redactarse los despachos con solo las palabras necesarias para obtener una redaccion clara y precisa; comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Cárlos Burton, Director General de Telégrafos, en representación del Exmo. Gobierno Nacional por una parte, y por otra D. Adolfo E. Carranza, han celebrado el contrato siguiente :

Artículo 1° Adolfo E. Carranza se compromete á cumplir todas las estipulaciones consignadas en la ley de 30 de Setiembre de 1875, autorizando al P. E. para contratar con dicho señor Carranza la estension del telégrafo desde Jujuy hasta Bolivia, cuyo tenor es el siguiente :

1ª El telégrafo será de dos hilos, con oficinas en Tilcara, Humahuaca, Javí y la Quiaca, siendo dotada esta última de dos aparatos de trasmision de «Morse» con todos sus accesorios y de solo uno las tres oficinas intermedias y la de Jujuy, debiendo todas ser provistas de los muebles que necesitan las oficinas de su clase.

2ª Los postes serán de madera dura ó de material cocido ó piedra y cal en número de 12 por kil., cada uno con su correspondiente para-rayo.

3ª Los alambres serán del número 7 y de la mejor calidad, debiendo tener sus puntos de suspension á una altura mínima de 3 metros 50 centímetros del suelo.

4ª Los aisladores serán de doble taza de porcelana y sin cubierta de metal.

5ª El P. E. abonará 600 pesos fuertes en cada milla de telégrafo incluso sus aparatos de trasmision.

6ª El P. E. recibirá la línea y abonará el precio por secciones, siendo la primera de Jujuy á Humahuaca y la segunda de este punto á Quiaca.

7ª El contratista dará fianza á satisfaccion del P. E. por el valor íntegro de todo el telégrafo para el caso que no cumpliese la condicion siguiente :

8ª El contratista obtendrá del Gobierno de Bolivia la concesion necesaria para prolongar el telégrafo hasta Potosí ó Sucre y en el término que en seguida se espresa

tendrá concluida y dada al servicio público la seccion entre la Quiaca y Tupiza, quedando con la ejecucion de esta última parte chancelada su fianza.

9ª El contratista deberá terminar la construccion de toda la línea hasta Tupiza á mas tardar en el término de 2 años contados desde la fecha de la celebracion del contrato con el P. E.

Art. 2º Los para-rayos de los postes serán de alambre de 6 milímetros de diámetro.

Art. 3º Los materiales para la construccion de la línea serán libres de derecho.

Art. 4º Los trabajadores, durante el tiempo que estén ocupados en la construccion de la línea, estarán exentos del servicio activo de las armas.

Art. 5º El Gobierno adelantará á dicho señor Carranza el importe de 30 millas, una vez que tenga los materiales listos, cuya cantidad se descontará del pago de la primera entrega que se le deba hacer, llegado el telégrafo á Humahuaca.

Art. 6º Los postes tendrán de grueso en la parte inferior cuando ménos 17 1/2 centímetros, y en la parte superior mas delegada 10 centímetros, y estarán enterrados á un metro de profundidad.

Art. 7º El telégrafo se colocará al lado del camino de modo que pueda verse en toda su estension, se cortarán los árboles que se hallen á 3 metros á cada lado del hilo.

Art. 8º El edificio para las oficinas lo dará el Gobierno Nacional.

Art. 9º Al cumplimiento de la base 8ª de la ley, así como de todo este contrato, el señor Carranza ofrece por garante á D. Pedro G. Ebbeke, siendo entendido que el término de dos años para la construccion del telégrafo, será salvo caso fortuito ó fuerza mayor, contándose el plazo desde la

fecha en que sea aprobado este contrato por el Exmo. Gobierno Nacional.

Buenos Aires, Octubre 16 de 1875.

*Cárlos Burton—Adolfo Carranza—
Pedro G. Ebbeke.*

Buenos Aires, Octubre 16 de 1875.

*Al Exmo. Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de
Iriondo.*

Tengo el honor de adjuntar á V.E. el contrato que sometio á la aprobacion del Exmo. Gobierno Nacional, celebrado por mí en su representacion, con el Sr. D. Adolfo E. Carranza para la construccion del telégrafo de Jujuy á Bolivia.

Dios guarde á V. E.

Cárlos Burton.

Buenos Aires, Octubre 18 de 1875.

Informe la Comision Inspectora de Obras Públicas.

O. Ojeda.

EXMO. SEÑOR:

El presente contrato celebrado por el Director de Telégrafos Nacionales con D. Adolfo E. Carranza, es enteramente arreglado á las prescripciones de la ley de 30 de Setiembre de 1875, y merece la aprobacion de V. E.

Buenos Aires, Octubre 25 de 1875.

Ignacio Firmat—Justiniano Linch.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1875.

Vistos los informes que preceden de la Direccion General de Telégrafos y Comision Inspectorá de Obras Públicas, apruébase el contrato celebrado por aquella con D. Adolfo E. Carranza, en cumplimiento de la ley de 30 de Setiembre próximo pasado, para la construccion del Telégrafo de Jujuy á Bolivia.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ACOSTA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Diciembre 16 de 1875.

Vista la solicitud presentada por D. Diego Anderson, pidiendo permiso para colocar un cable telegráfico entre la Concordia y el Salto, y considerando :

1° Que ningun privilegio se solicita por el interesado para llevar á cabo su obra, siendo indisputables las ventajas que reportará el comercio de la República con el establecimiento de la línea.

2° Que la ley de 7 de Octubre del corriente año, declara libres los derechos de materiales destinados á la construccion de líneas telegráficas,

El Presidente de la República acuerda conceder el permiso que solicita D. Diego Anderson, con la condicion de sujetarse, tanto en la construccion como en la explotacion de la línea propuesta, á lo prescripto en la ley referi-

da de 7 de Octubre último, y debiendo ponerse de acuerdo con la Direccion de Telégrafos para la fijacion de las tarifas.

Comuníquese, publíquese é insértese en el R. N.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 31 de 1876.

De acuerdo con lo dispuesto por la ley del presupuesto, para el año entrante de 1876, que suprime varios empleos de la reparticion del telégrafo nacional, y oido el dictámen del Director General,

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1° Desde el 1° de Enero cesan en sus puestos todos los empleados que no se hallan comprendidos en el presupuesto referido.

Art. 2° Queda encargado el Director General de comunicar este decreto á los cesantes, de acuerdo con las instrucciones que ha recibido de este Ministerio, debiendo tenérseles presentes para ser propuestos en las primeras vacantes que se produzcan.

Art. 3° Nómbrase encargado de la Oficina Central en esta Ciudad, al de la Oficina de la casa de Gobierno, don Olegario V. Ugarte.

Art. 4° Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 3 de 1876.

Debiendo empezar á regir el próximo mes de Abril la ley de 7 de Octubre de 1875, sobre Telégrafos Nacionales, segun el artículo 162 de la misma,

El Presidente de la República,

DECRETA :

Art. 1° El Director General de Correos, á cuyo cargo estarán los Telégrafos Nacionales desde el 7 de Abril próximo, procederá á la formacion de los reglamentos generales del servicio de la línea del Estado, subordinándose á las disposiciones de la ley mencionada, y debiendo someter el proyecto á la aprobacion del Gobierno, antes de la fecha indicada.

Art. 2° La Direccion de Telégrafos remitirá á la brevedad posible un inventario de las existencias de todas las Oficinas al Director de Correos, y este solicitará del Ministerio del Interior los libros y útiles que falten, y sean necesarios para dar fiel ejecucion á la ley.

Art. 3° El Director General de Correos propondrá los medios para aplicar la estampilla usada en el Correo, á la expedicion de los telégramas ó la creacion de una especial para este servicio.

Art. 4° El Director General de Telégrafos, suministrará al de Correos, todos los datos é informes que le pidiese y le prestará la cooperacion necesaria, para el cumplimiento de este decreto.

Art. 5° Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

EXMO. SEÑOR:

Antonio Santa María, ciudadano argentino, de este comercio, ante V. E., respetuosamente, digo:

Que deseando propender á la mas pronta comunicacion telegráfica tan necesaria para el desarrollo comercial existente entre Villa de Colon y Paysandú,—vengo á solicitar de V. E. el correspondiente permiso para colocar una línea telegráfica entre las espesadas localidades:

Siendo de poca estension la espesada construccion se hace innecesario que solicite de V. E. privilegio alguno, limitándome á solicitarlo bajo las bases siguientes:

1° Los materiales que se necesitan para la construccion de la obra serán libres de derechos, prévias las formalidades respectivas.

2° Los despachos telegráficos ordinarios del público pagarán cuatro reales fuertes.

3° Los telegramas oficiales comprendiéndose entre ellos los de la Aduana y Capitanía del Puerto, serán servidos sin ninguna clase de remuneracion.

Para que la mencionada línea quedase bajo la vigilancia del Gobierno, pediría á V. E. que al concederme el permiso que en casos análogos á las bases establecidas se ha servido otorgar, me permitiera que por la Oficina de la línea Nacional de Villa de Colon fuera servida la línea cuyo permiso solicito, pidiendo por ello la referida oficina, diez por ciento del valor de los telegramas que fueran espesados.

Si V. E. juzgase que este servicio no debiera ser aceptado, V. E. entónces se serviría concederme en las bases primera, segunda y tercera, que son las únicas que V. E. ha tenido en vista para conceder permiso en iguales casos como el presente.

Es escusado manifestar á la notoria ilustracion de V. E.

la utilidad que reportaría al servicio público y al comercio con la instalacion de la presente línea, que responde, sin duda alguna á, los bien entendidos intereses de la comunidad.

Es gracia Exmo. señor—

Antonio Santa María.

Buenos Aires, Diciembre 25 de 1875.

Informe el Director de Telégrafos.

O. Ojeda.

Buenos Aires, Diciembre 29 de 1875,

EXMO. SEÑOR:

El solicitante pide la concesion bajo las bases siguientes:

1° Libre introduccion de materiales.

2° Cada telegrama ordinario pagará cuatro reales fuertes.

3° Trasmision gratuita de los telegramas oficiales, incluso los de la Capitanía del Puerto y Aduana de Villa Colon.

4° Que el telégrafo Nacional pusiera de su cuenta en la oficina telegráfica de Colon, el personal y demás, necesario para la explotacion de la línea propuesta, ofreciendo el interesado, como compensacion el diez por ciento del valor de los telegramas espeditos.

Esta Direccion no vé inconveniente en que se le conceda lo que solicita, dejando íntegras la primera y segunda condicion.

En la tercera debieran suprimirse las palabras que hay

despues de «Oficiales» hasta «Puerto», por ser una redundancia.

En cuanto á la cuarta, esta Direccion cree que el Gobierno no debe comprometerse á servir á una empresa particular, fuera de las condiciones del valor del servicio que se pide, pudiéndose hacer la concesion en los términos de la de los Sres. Lamas y Ca., de 29 de Febrero de 1872, ú omitir esta parte del todo si V. E. accediese á la solicitud.

Cárlos Burton.

Buenos Aires, Diciembre 29 de 1875.

A la Contaduría General.

O. Ojeda.

EXMO. SEÑOR:

La Contaduria General á la vez que la D. G. de Telégrafos, está de acuerdo en que V. E. acuerde el permiso que se solicita, pero bajo las condiciones siguientes:

- 1º Cada telegrama ordinario pagará 4 reales fuertes.
- 2º Trasmision gratuita de los telégramas oficiales.

En cuanto á la libre introduccion de materiales, no debe V. E. acordarla, por cuanto la nueva Ley de Aduana solo la permite para el alambre [escluyendo] todas las demás cosas que se necesitan para un telégrafo.

En cuanto á la tercera base que está colocada en segunda línea en este informe, la Contaduría está de acuerdo con la D. G. de Telegrafos, y por eso ha suprimido las palabras que considera de mas.

Igualmente está de acuerdo esta oficina en que suprima la base cuarta que propone el recurrente.

Buenos Aires, Enero 14 de 1876.

S. CORTINEZ.

Enero 19 de 1876.

Pase en vista al Procurador del Tesoro con recomendación de pronto despacho.

IRIONDO.

SEÑOR MINISTRO:

Las proposiciones que contiene esta solicitud son:

1° Que se conceda la introducción libre de derechos de los materiales destinados al Telégrafo.

2° Los despachos ordinarios pagarán cuatro reales fuertes.

3° Los despachos oficiales grátis.

4° Que se permita ligar esta línea con la de la Nación, recibiendo diez por ciento de los despachos que trasmita.

Sobre lo primero solo puede exonerarse el alambre de acuerdo con lo que dispone el artículo 2° inciso 5° de la ley de Aduana, pues, aun cuando por el artículo 14 de la ley de Telégrafos, se declara libre de derechos la introducción de los materiales necesarios para la construcción y servicio de los telégrafos de la República durante diez años, el artículo 30 de la ley de Aduana ha derogado esa disposición, no exceptuando sino el alambre, según se ha dicho.

En cuanto á la segunda me parece elevado el precio tra-

tándose de una línea tan corta, sin embargo, la Direccion de Telégrafos no ha hecho objecion al respecto.

La tercera debe sujetarse á las disposiciones referentes de la ley de telégrafos, en cuanto al carácter y prioridad.

La cuarta no debe admitirse porque la Nacion se perjudicaria.

Estudio, Febrero 7 de 1876.

V. de la Plaza.

Buenos Aires, Febrero 16 de 1876.

Vista la solicitud presentada por D. Antonio Santa Maria pidiendo permiso para construir un telégrafo submarino entre los pueblos de Colon y Paysandú, y teniendo en consideracion lo dictaminado por el Procurador del Tesoro y demas oficinas respectivas, el Presidente de la República

DECRETA:

Concédese á D. Antonio Santa Maria el permiso que solicita bajo las siguientes condiciones:

1.º El precio de los telégramas particulares será el de cuatro reales fuertes por despacho ordinario.

2.º Los despachos oficiales serán trasmitidos gratis y con la preferencia establecida en la ley de telégrafos.

3.º Queda esceptuado del pago de derechos á su introduccion tan solo el alambre destinado al telégrafo de que se trata, de acuerdo con lo dispuesto en la ley de Aduana del corriente año.

4.º La empresa tendrá su oficina y sus empleados pro-

pios, y se sujetará en todo lo relativo á la construccion y explotacion de la línea á las prescripciones de la ley general de telégrafos.

Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

O. LEGUIZAMON.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 9 de 1875.

De conformidad con lo informado por la Contaduria, y estando espresamente estipulado por el art. 37 del contrato celebrado con los Señores Rogers y Compañía sobre el F. C. de Mercedes á Rio 4°, que dichos Sres. deben colocar los hilos para el telégrafo de este Ferro-carril, y por el art. 9 que, aunque se modifiquen por el Gobierno las obras contratadas, ellas deben ser ejecutadas por la misma empresa bajo las condiciones determinadas en el contrato;— declárase corresponder á los Señores Rogers y Compañía la construccion del Telégrafo de Rio 4° á Mercedes, que deberá terminar en el plazo del espresado contrato.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Abril 6 de 1876.

En ejecucion de lo dispuesto en la Ley de Telégrafos en sus arts. 74 y 162.

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1° Desde la fecha de este decreto queda subordinada la Direccion de los Telégrafos á la Direccion de Correos de la República, debiendo el Director General hacerse cargo de las oficinas bajo el inventario mandado levantar anteriormente, con las atribuciones establecidas en el art. 75 de la Ley.

2° Señálase el dia de mañana 8 del corriente para que se presente el Director General á este Ministerio á prestar el juramento prescrito en el art. 157 de la Ley.

3° Mientras se nombra el Inspector de Telégrafos de que habla el art. 156, desempeñará este puesto interinamente el actual Sub-Director provisorio, debiendo prestar el juramento previsto ante el Director General.

4° Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

ANEXO C

C O R R E O S

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 25 de 1875.

Atento lo espuesto por la Direccion General de Correos, sobre la necesidad urgente de crear una administracion en Villa Mercedes que responda á las exigencias del servicio creadas por la apertura al tráfico público del F. C. Andino, y estando autorizado el P. E. por Ley del Presupuesto, para establecer nuevas oficinas donde sean requeridas ;

El Presidente de la República—

DECRETA

Art. 1° Créase en Villa Mercedes una administracion de Correos, dotada del personal siguiente: Un administrador con el sueldo mensual de sesenta pesos fuertes, un Contador Interventor con el de treinta y cinco y un Cartero y mozo de oficio con el de 14 pesos. Para alquiler de casa y galpon para las sillas de posta, veinte pesos fuertes mensuales.

Art. 2° Nómbrase Administrador á D. Francisco Godoy ; Contador Interventor á D. Amaro Galan, cartero y mozo de oficio á D. Eduardo Salas.

Art. 3° Los gastos que demande la ejecucion de este

decreto se imputarán al Inciso 4°. item 2 del Presupuesto de este Departamento.

Art. 4° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Diciembre 10 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior.

Pedro L. Ramayo, Gerente de la Empresa de Mensajerías «Iniciadora», ante V. E. respetuosamente espongo:

Con fecha 6 de Diciembre de 1873 celebré un contrato con el Exmo. Gobierno, á nombre de la Empresa que represento, por la cual me obligaba á servir semanalmente, con Mensajerías, las líneas de Rio 4° á San Juan, y Córdoba á Jujuy, habiéndose ampliado ese mismo contrato con otro convenio del 24 de Marzo del presente año, por el cual me obligaba tambien á servir del mismo modo, una otra línea, desde Córdoba hasta la posta de las Cañas, pasando por la ciudad de Santiago y por Guazayan. La duracion de este servicio debia ser hasta el 31 de Diciembre de 1876.

Durante todo el tiempo que ha transcurrido, desde la celebracion de ese contrato hasta la fecha, he cumplido leal y fielmente todas las obligaciones que él me imponía, no obstante haber faltado desde mucho tiempo atrás una de las bases ó condiciones esenciales de esas obligaciones, que es la de que todas las postas que sirviesen esas líneas solo deberian cobrar á la Empresa el precio de 1 y 1/2 real boliviano por cada caballo de tiro en cada una legua de servicio, como lo establecen los reglamentos y de-

cretos á que se refiere el art. 7.º del citado contrato del año 1873, al establecerse en él las obligaciones del Exmo. Gobierno.

Es deber del Gobierno, impuesto por las leyes, por sus propios reglamentos y por los enunciados contratos, el establecimiento, habilitacion y sostenimiento de las postas, en las condiciones requeridas para servir á las Mensagerias de la Empresa, con estricta sujecion á esos reglamentos; que establecen el postage solo de uno y medio real boliviano, por cada caballo de tiro por legua.

Bajo las bases de esta obligacion del Gobierno, en que por consiguiente la Empresa solo tendrá que pagar esa tarifa por el servicio de la posta, fué que se estipularon los contratos, y que á la Empresa se impuso tambien una exígua tarifa de fletes y pasages.

Como en todo contrato bilateral, las obligaciones de la Empresa, son correlativas de las obligaciones del Gobierno, las que en nuestros contratos sirven á estos de fundamento ó causa eficiente. Sin el cumplimiento de la de una parte, cesa el deber de cumplirla por la otra.

Entretanto, la tarifa de postaje, base esencial de nuestros contratos, se ha alterado completamente, y la Empresa se ha visto obligada á pagar el doble y el triple, para poder hacer su servicio, porque los maestros de posta con ó sin autorizacion de los inspectores, cobran lo que quieren, colocando á la Empresa en la dura necesidad de pagar el carro, ó de parar sus carruages con los pasajeros y la correspondencia. No siendo posible esto, por que perjudicaría gravemente el servicio público, tiene la Empresa que pagar lo que se le exige por el servicio de postas.

Pero este injusto gravámen que así se impone á la Empresa contra las estipulaciones de sus contratos, y los

reglamentos vigentes, de lo cual he dado conocimiento en diversas ocasiones al señor Director General de Correos, pidiéndole adoptara medidas eficaces que asegurasen el cumplimiento de las tarifas postales; ese gravámen, Exmo. Sr., es ya tan trascendental, y tan ruinoso para ella, que si hubiera de continuar sufriendolo, muy poco tiempo bastaria para hacerle perder la última parte que le resta de su capital, y aun para comprometer gravemente y de una manera insalvable, su propio crédito.

Desde que el Gobierno no puede cumplir por su parte aquella obligacion, base esencial del contrato, asegurando ó garantiendo á la empresa el servicio postal conforme á la tarifa establecida, evitándole ó indemnizándole el exceso de postage que se le obliga á pagar indebidamente; y que aun cuando ella lo quiere no puede escusarse de pagar, só pena de dejar en mitad del camino las Mensagerias con los pasajeros y la Correspondencia, es evidente el derecho de la Empresa, y la imperiosa necesidad en que se halla, de suspender el servicio á que estaba obligada, dando por rescindidos sus contratos.

No es posible ni justo que ella continúe sacrificándose y arruiniándose por llenar las obligaciones de su contrato, las que se hacen legal y materialmente imposibles, cuando, como en este caso, no se cumple ó no se puede cumplir con la otra parte contraria, las obligaciones correlativas, y sobre todo, lo que constituye la base esencial, ó causa eficiente de aquellas.

Fundado, pues, en estas justísimas y poderosas razones, me permito manifestar á V. E. que desde el dia 31 del presente mes, me será indispensable suspender, y suspenderé en efecto, todo el servicio de Mensagerias que he hecho hasta hoy, y que solo continuaré haciendo hasta entonces, dando así por rescindidos nuestros contratos desde esa fecha; por lo cual espero que V. E. se sirva

desde ya prestar su conformidad á esta rescision, manifestada esplicita y fundadamente de mi parte, y obligado á ella por las causas enunciadas.

Es justicia, etc.

Pedro L. Ramayo.

Rosario, Diciembre 19 de 1875.

Exmo. Sr. Ministro del Interior.

Pedro L. Ramayo, Gerente de la Empresa de Mensajerías «Iniciadores,» ante V. E. con el debido respeto espongo :

De conformidad á la presentacion que tengo hecha ante V. E. con fecha 10 del corriente, en la que he manifestado la imposibilidad de continuar desde el dia 31 del presente mes, el servicio de Mensajerías en la líneas del Río IV á San Juan, de Recreo á Jujuy y de Córdoba á Las Cañas, pasando por la ciudad de Santiago y por Guazayan como lo establecen mis contratos de fechas Diciembre 6 de 1873 y 24 de Mayo del corriente año, con el Exmo. Gobierno, de conformidad, decia, á lo espuesto en esa presentacion, cumpla con el deber de participar á V. E., que con fecha de hoy he dado las órdenes necesarias á todas mis agencias del interior de la República, para que desde el citado dia 31 del presente, suspendan en todas las citadas líneas, el ejercicio de las Mensajerías pertenecientes á la espresada Empresa «Iniciadores.»

Ya en mi citada presentacion, he demostrado evidentemente á V. E. las poderosísimas causales de rescision de mis contratos, que se han producido por parte del Exmo. Gobierno, y no creo de mas hacer presente á V. E. una otra que omití entonces, y que sino tiene la alta trascendencia que las otras, no deja sin embargo de envolver

gravísimos perjuicios para la Empresa que represento. Me refiero á la abierta falta de cumplimiento por parte del Exmo. Gobierno, á la obligacion que impone el artículo 11 del citado contrato de Diciembre 6 de 1873, de hacer que todos los servicios extraordinarios que le hiciese la Empresa, fuesen pagados en esta ciudad del Rosario, á la presentacion de los respectivos comprobantes, por el Sr. Administrador de Rentas Nacionales de esta misma ciudad; obligacion que desde muy poco tiempo despues de haber principiado á regir el citado contrato, fué abiertamente desatendida por el Gobierno, quien dió órdenes al Sr. Administrador de Rentas del Rosario, para que no diese cumplimiento á ella, y á mí verbalmente me comunicó por V. E. y por el Exmo. Sr. Ministro de Hacienda, Sr. Cortines, la misma resolucion. En virtud, pues, de lo espuesto, ruego al Sr. Ministro se sirva declarar su conformidad á la rescision de los espresados contratos, en consideracion á las poderosas razones y causales que en esta presentacion y la anterior dejo manifestadas.

Es justicia, etc.

P. L. Ramayo.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 27 de 1875.

Visto el espediente promovido por D. Pedro L. Ramayo, empresario de las Mensagesias «Iniciadoras», que en virtud de diversos contratos hacen el servicio de Correos en las líneas del Norte y Oeste; con lo informado por el Director General de Correos y demas antecedentes que se han compulsado de que resulta:

1º Que el Sr. Ramayo declara en el escrito de fecha 10 del corriente, que el dia primero del próximo mes de

Enero, su penderá el servicio de todas las líneas de Mensajerías á su cargo, sin esperar el vencimiento del plazo estipulado, no obstante que el contrato de Mayo del corriente año, para la conduccion de la correspondencia por la línea del Norte, es el único que le permite pedir su rescision y esto bajo la condicion de hacerlo con dos meses de anticipacion.

2° Que para justificar la falta de cumplimiento á las obligaciones estipuladas, aduce como razon el abuso que dice cometen los maestros de posta, cobrando mayor *postage* que el establecido en las tarifas y reglamentos correspondientes.

3° Que cuando el Sr. Ramayo ha denunciado esos abusos, se ha procedido inmediatamente á corregirlos, habiéndosele dado con este objeto la facultad de hacer contratos con los maestros de postas y la cantidad de diez mil pesos fuertes para rehabilitarlas.

4° Que en otras postas como las de la carrera de Córdoba á Santiago y Tucuman, no puede existir este abuso, por cuanto es el mismo Sr. Ramayo quien debe hacer este servicio por la cantidad de seis mil pesos anuales que percibe.

5° Que aunque el abuso exista por parte de los maestros de postas, esto no dá al Sr. Ramayo derecho para faltar al cumplimiento de las obligaciones contraidas con el Gobierno, ni puede servirle de razon para rescindir sus contratos, por cuanto han sido previstos, y en indemnizacion de los perjuicios que pudiese causarle se le aumentó la subvencion en la cantidad de \$ 290 mensuales.

6° Que por el artículo 9 del contrato de 6 de Diciembre de 1873 se establece espresamente que el Gobierno queda eximido del deber de reembolsar al Empresario el exceso de *postage* ó *postages extraordinarios* que él pagase, pu-

diendo reclamar solamente de los maestros de postas lo que hubiesen cobrado indebidamente.

Y considerando:

1° Que segun lo informado por la Direccion General de Correos, con las cantidades votadas puede hacerse y aún mejorarse el servicio que prestan las Mensagerías siendo de opinion en cosecuencia, que se acepte la rescision propuesta por el Sr. Ramayo.

2° Que la rescision no exime al Empresario de la obligacion de hacer el servicio por dos meses mas, término que fué esttpulado con el objeto de evitar los perjuicios que pueda causar al público la supresion inmediata del servicio; y á fin de tener el tiempo necesario para proveerlo sacándolo á licitacion pública, con arreglo á la ley.

3° Que si el Sr. Ramayo lleva á cabo su propósito de suspender las Mensagerías, se hace responsable por los perjuicios que causa al Tesoro, siendo un deber del Gobierno prevenir los que el público espermentaría en ese caso;

El Presidente de la República de acuerdo con lo informado por la Direccion General de Correos,

DECRETA :

Art. 1° Acéptase la rescision de sus contratos, propuesto por el Sr. Ramayo, en sus escritos precedentes, debiendo continuar el servicio por el término estipulado de dos meses.

2° La Direccion General de Correos sacará á licitacion el servicio postal por Mensagerías en las lineas del Oeste y Norte.

3° Si el Empresario, faltando á las deberes contraidos, suspendiese, como lo anuncia, el servicio el 1° de Enero

próximo, la Direccion General lo proveerá inmediatamente, destinando á este objeto las cantidades que se adjudican á la Empresa por los respectivos contratos, siendo así mismo de cuenta de ella los demas gastos que exijiese este servicio extraordinario.

4° Comuníquese por la Direccion General al Sr. Ramayo, con prevencion de que si suspende, como lo anuncia, el servicio de las Mensagerias, sin esperar el vencimiento del plazo estipulado, se hará efectiva su responsabilidad, y se embargarán con este objeto las cantidades que se le adeudan por subvenciones y pasages.

5° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Espediente promovido por D. Pedro L. Ramayo, empresario de las mensagerias "Iniciadores" que hacen la carrera de las líneas del Norte y Oeste, cobrando daños y perjuicios por la rescision de los contratos celebrados para el servicio de la espresada carrera.

Enero 14 de 1876

EXMO. SEÑOR:

Habiendo esta Direccion General informado á V. E. con fecha 20 de Diciembre último (núm. 5,663) acerca de este mismo asunto, nada puede ahora agregar á lo ya espuesto.

Sin embargo, la Direccion General creé justo que se le reconozcan todos aquellos gastos que pueda justificar plenamente.

Olivera.

Enero 20 de 1875.

Vuelva á la Direccion de Correos para que haga saber al interesado que debe presentar y justificar ante ella previamente las pérdidas que dice sufrirá durante los sesenta dias en que debe seguir prestando el servicio á que está obligado por sus contratos.

Una vez hecha la justificacion ordenada, vuelva á este Ministerio para la resolucion que juzgue de justicia.

IRIONDO.

Buenos Aires, Febrero 25 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior.

Tengo el honor de comunicar al Sr. Ministro, que las Mensagerias Correos «Iniciadores» deben cesar dentro de breves dias; como no será posible contratar y establecer un nuevo servicio inmediatamente á la conclusion del que hoy prestan los «Iniciadores», se hace necesario organizar de un modo seguro el de las Sillas Correos para que la comunicacion postal no quede cortada completamente. Para ello, se halla hoy en Salta el Inspector de Correos Sr. del Carril, este, despues de minuciosas diligencias participa á esta Direccion General con fecha de ayer, no serle posible concluir los arreglos con las postas que sirven las Sillas-Correos, sino hace un adelanto de mil pesos fuerte reembolsables con los postajes que devenguen esos mismos vehículos, por lo que pide autorizacion para girar.

Como esta Direccion General no puede hacerlo, sin obtenerlo previamente de V. E., si acaso creyese conveniente acordarla, se sirva ordenar sea despachada en el dia por la urgencia del caso.

Dios guarde á V. E.

Eduardo Olivera.

Buenos Aires, Febrero 26 de 1876.

Estando decretada la rescisión del contrato con la Empresa de las Mensagerías «Iniciadores» que deben cesar el día 29 del corriente mes, y siendo urgente proveer lo necesario para que no se interrumpa la comunicación entre los pueblos de la República; teniendo en vista lo solicitado por la Dirección General de Correos en la presente nota, autorizasele para que invierta hasta la suma de un mil pesos fuertes en la organización de las Sillas-Carreos que deben reemplazar á las Mensajerías en la línea del Norte, mientras se celebran los contratos respectivos.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Abril 1º de 1876.

Visto el expediente promovido por la Dirección General de Correos, sacando á licitación el servicio de Mensajerías en las líneas de Mercedes á San Juan y de Tucumán á Jujuy y resultando de lo informado por la Contaduría General:

1º Que no se han observado estrictamente las prescripciones de la Ley de Contabilidad en la publicación de los avisos de licitación.

2º Que todas las propuestas presentadas son escesivamente altas con excepción de las firmadas por D. Santiago Diaz.

3º Que este mismo señor ha retirado por su nota del 30

del ppdo. la propuesta relativa á la línea del Oeste y considerando:

Que en la línea de Tucuman á Jujuy la propuesta de D. Santiago Diaz por 550 ₧ mensuales, cantidad considerablemente menor de la que actualmente se innierte, es la que ofrece mayor ventaja, habiendo dicho señor presentado fianza á satisfaccion del Gobierno.

El Presidente de la República -

DECRETA :

Art. 1º Sáquese á nueva licitacion el servicio de Mensagerias en la línea del Oeste, debiendo hacerse la publicacion de los avisos en las capitales de San Luis, Mendoza y San Juan.

Art. 2º Acéptase la propuesta hecha por D. Santiago Diaz para el servicio de Mensageria de la línea entre Tucuman y Jujuy, reservándose el Gobierno la facultad de rescindir el contrato antes del término fijado en el caso que el Congreso sancionase leyes que desautoricen su continuacion, y en la inteligencia de que, para el Gobierno, regirá la tarifa vigente de pasages y postas, quedando libre en cuanto al público.

Art. 3º Pase á la Direccion General de Correos para que formalice el correspondiente contrato con el Sr. Diaz, debiendo presentarlo á este Ministerio para su aprobacion.

Art. 4º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA
IRIONDO
L. GONZALEZ
BERNARDO DE IRIGOYEN
O. LEGUIZAMON
E. J. BALZA.

Buenos Aires, Enero 22 de 1876.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de remitir á V. E. las propuestas presentadas para la ejecucion de las obras de albañilería, carpintería, yesería y adicionales de la casa de correos, de acuerdo con los avisos de licitacion publicados con fecha 2 del pasado Diciembre, y que fueron abiertas en presencia de los interesados, segun consta del acta que se acompaña.

Se presentaron diez y nueve propuestas; y segun ha informado el arquitecto, el resultado del exámen de todas ellas es el siguiente:

Para las albañilerías se han presentado cuatro propuestas, siendo la mas baja la perteneciente á los Sres. Agustin Ferrari y Ca. segun puede verse en el cuadro comparativo que se acompaña.

Los Sres. Ferrari y Ca., proponen ejecutar las obras de pinturería, y como no han sido sacadas á licitacion, hay que deducir su valor, cuyo importe es ₧ 3,531,36, de modo que el costo de las albañilerías, herrerías y obras adicionales se reduce á ₧ 28,691 53 que dá una diferencia en menos con la mas baja de las propuestas de ₧ 8,625 02.

Se han presentado nueve propuestas para las obras de carpintería; y en el cuadro que se acompaña se verá el costo de cada una de ellas.

La mas baja es la número 1, A, de los Sres. Bustorf y Sackmann, quienes habian olvidado los precios de las obras á ejecutarse en las bohardillas y las persianas del frente Norte. En la propuesta número 1, B, de los mismos Sres. han completado la série de precios, y el Congreso la ha tomado en consideracion porque, comparán-

dola con la otra, la encuentra razonable y cree que ha sido una omision atendible.

Como puede verse por el cuadro que se acompaña, la propuesta de los señores Bustorf y Sackmann es la mas ventajosa, y debo agregar que son estos señores los carpinteros de mejor reputacion en el pais y cuyo taller es muy conocido.

La propuesta número 2 del Sr. Delcasse por la suma de ₡ 15,349-44 centavos, comprende el costo de los vidrios que no se han sacado á licitacion. Segun la cuenta del señor Delcasse, que se acompaña con su presupuesto, los vidrios valen \$ 16,160m/6 ó sean ₡ 646-80.

Deduciendo esta suma, el costo segun la propuesta Delcasse es de ₡ 14,702-64 centavos, ó sean ₡ 673-80 centavos mas alta que la B. de los señores Bustorf y Sackmann.

Segun el cuadro que se acompaña de las obras de yeseria propuestas, la mas baja es la de los señores Camurac y Jayard, que no han presentado fiador.

La que sigue es la de los señores Agustin Ferrari y C^a. que solo tiene 59-92 ₡ de diferencia con la mas baja. Aun en el supuesto que los señores Camurac y Jayard presentasen fiador, no obstante seria de preferir el contratar los trabajos con los señores Ferrari y C^a. desde que estos sean los empresarios de las albañilerias, pues seria conveniente que estas obras las tenga el mismo empresario.

No se deben dar principio á los trabajos de yeseria hasta que no se hayan colocado las persianas en las ventanas de los pisos altos, lo que deberá indicarse en el contrato.

Reasumiendo lo que dejo espuesto, el Consejo opina que deben aceptarse las siguientes propuestas:

Para las obras de albañileria, herreria y adicionales, la de los señores Agustin Ferrari y C^a. por la cantidad de ₡ 28,691-53 centavos.

Para las obras de carpintería la de los señores Bustorf y Sackmann por la cantidad de ₡ 14,128-84 centavos.

Para las obras de yesería la de los señores Agustin Ferrari y C^a por la cantidad de ₡ 6,240-20 centavos.

En caso que las propuestas que el Consejo encuentra aceptables sean aprobadas por V. E., se formularán los contratos de acuerdo con las condiciones espresadas para que se efectúe el trabajo á la brevedad posible.

En cuanto á los vidrios se vá á confeccionar el presupuesto y pedir la autorizacion necesaria para pedirlos á Europa, porque por ese medio no solo se obtendrian vidrios de mejor calidad, sino con mas economía.

Dios guarde á V. E.

Guillermo White.
Justo R. Dillon.

Enero 25 de 1875.

A la Contaduría General.

O. Ojeda.

EXMO. SEÑOR :

La Contaduría ha tomado en consideracion detenidamente este espediente, y no puede menos que adherirse en todo al informe espedido por el Consejo de Obras Públicas.

En consecuencia, aceptadas que sean las propuestas que en ese informe se indican por V. E. debe volver este

espediente al Departamento de Ingenieros Nacionales para que formule los contratos respectivos y los eleve á la aprobacion superior.

Buenos Aires, Febrero 8 de 1876.

S. CORTINES.

Buenos Aires, Eebrero 15 de 1876.

Visto el espediente de licitacion para la ejecucion de las obras en la casa de Correos de esta ciudad, y atento lo informado por el Departamento de Ingenieros Nacionales y Contaduria General,

El Presidente de la República, en acuerdo de Ministros resuelve aceptar las propuestas siguientes :

Para las obras de albañileria, herreria y adicionales, la de los señores Agustin Ferrari y C^a, por la cantidad de \$ 28,691-53.— Para las obras de carpiuteria, la de los señores Bustorf y Sackmann por la cantidad de \$ 14,128-84. Para las obras de yeseria la de los señores Agustin Ferrari y C^a por la cantidad de \$ 6,240-20.

Vuelva este espediente al Departamento de Ingenieros para que celebre los repectivos contratos, debiendo remitirlos á este Miuisterio para para su aprobacion.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

O. LEGUIZAMON.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 20 de 1875.

Al Sr. Gobernador de la Provincia de.....

Mientras se sanciona la ley general de tierras y Colonias, el Honorable Congreso Nacional ha autorizado al Poder Ejecutivo para fomentar la inmigracion y colonizacion de las tierras Nacionales por los medios que se espresan en la ley que en cópia autorizada tengo el honor de acompañar á V. E.

Ya antes de ahora tuve ocasion de llamar la atencion de V. E. escitando su celo y patriotismo, para que se adoptasen en la Provincia de su mando medidas liberales y protectoras de la inmigracion, y siendo este uno de los puntos á que el Poder Ejecutivo dedica su atencion preferente, por ser de vital interés para el país en general, me permito dirigirme nuevamente á V. E. solicitando su concurso, á fin de que la ejecución de la espresada ley pueda corresponder á la mente del Congreso al dictarla.

Con tal motivo, reitero á V. E. mi consideracion y respeto.

Dios guarde á V. E.

SIMON DE IRIONDO.

TRADUCCION.

Ilustrísimo Sr. Cónsul de la Confederacion Argentina.

Dice el Padre Mariano Siziniski, que encontrándose ochenta familias polacas en el Brasil, en la Provincia de Paraná,—otras familias bastante numerosas en la Provincia de Santa Catalina: todos son perfectos trabajadores de tierra, jóvenes, casados, sóbrios, buenos trabajadores, y no teniendo el Brasil tierras que darles, como prometió en sus contratos, quieren salir á buscar medios de vivir.

El año de 1869, siendo yo párroco en la Provincia de Corrientes, pidióme el Gobernador José M. Guastavino que buscara para colonos á los polacos; en aquel tiempo no se encontraban, hoy sí.

Pido á V. S. haga presente á su Gobierno que seria humano llamarlos, facilitándoles el viaje—todo lo que trajeron consigo para el Brasil lo han concluido defendiéndose contra el hambre.

Soy de V. S. obsecuente, etc.

Río Janeiro, Julio 22 de 1875.

El Padre Mariano Siziniski.

Conforme—

E. Lamarca.
Sub-Secretario.

Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina.

Buenos Aires, Agosto 11 de 1875.

SEÑOR MINISTRO:

El Encargado de Negocios Interino en Rio Janeiro D.

José Maria Frias, ha remitido á este Ministerio la carta del Padre Mariano Siziniski, cuya cópia pongo en manos de V. E. para la resolucion que corresponda.

Dios guarde á V. E.

BERNARDO DE IRIGOYEN.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Buenos Aires, Agosto 17 de 1875.

Informe la Comisaria General de Inmigracion.

IRIONDO.

EXMO. SEÑOR:

Creo que no debe vacilarse en pagar el pasaje á las familias agricultoras que quieran venir del Brasil, y al efecto se puede autorizar á nuestro Encargado de Negocios en Rio Janeiro para que se ponga de acuerdo con el P. Mariano Siziniski y otorgue boletos de pasaje, pagaderos en esta, que indique el espresado sacerdote; como puede suceder que algunas de las familias no tengan como costearse hasta el puerto de embarque, seria preciso poner en mano del Encargado de Negocios la suma de mil pesos con ese objeto, ó autorizarlo para girar por esta cantidad en caso necesario.

Creo que no debe perderse tiempo en ese asunto. V. E. sabe que hay una persona que propone traer cuatrocientas familias de los mismos puntos, lo que prueba sumo descontento en esas colonias, y no será fácil que el Gobierno del Brasil pueda tomar á mal nuestro proceder, pues lo ha empleado con nosotros. Por lo que pueda importar, creo deber poner en conocimiento de V. E. que tengo entendido que el Ministro del Brasil puso

en conocimiento del Sr. Ministro de Relaciones Exteriores que habia recibido orden de su Gobierno para dar pasaje gratis á todo el que quisiese ir al Brasil.

Buenos Aires, Agosto 24 de 1875.

Juan Dillon.

Buenos Aires, Noviembre 19 de 1875.

Autorízase á la Comisaria General de Inmigracion para contratar y abonar los pasajes á que este espediente hace referencia. Dirijase la nota acordada al Encargado de Negocios de Rio Janeiro, y dése aviso al Ministerio de Relaciones Exteriores á objeto de que ponga en conocimiento del Encargado de Negocios del Brasil en esta República, esta autorizacion para dar pasajes á algunas familias de inmigrantes que han solicitado venir del Brasil á este país. Comuníquese y publíquese con la nota dirigida al Encargado de Negocios Argentino.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Noviembre 2 de 1875.

Exmo. Sr. Ministro del Interior de la República Argentina, Dr. D. Simon de Iriondo.

EXMO. SEÑOR:

Enrique Bach, avecindado en la ciudad de Chascomús. en esta Provincia, se presenta respetuosamente ante V. E. y espone:

Que en vista de la práctica que tiene en asuntos de colonización é inmigración, y en virtud de los estudios especiales á que se ha dedicado para conocer los mejores sistemas de agricultura puestos en práctica en Europa, á fin de obtener buenos rendimientos de la tierra, y de sus trabajos preparatorios hechos para asegurar á su proyecto de empresa de colonización buenos colonos, créese con fundamento estar en aptitud de prestar importantes servicios al Gobierno de la Nación á este respecto, y por consiguiente tiene el honor de ponerse á la disposición del señor Ministro, bajo las siguientes condiciones.

1ª El que suscribe se compromete á introducir al país, doscientas familias por lo minimum, anualmente, agricultoras y artesanas.

2ª Las familias introducidas en el primer año, pagarán su respectivo pasaje desde el puerto de embarque hasta esta ciudad.

3ª El Gobierno concederá á las familias introducidas el primer año, los beneficios siguientes:

1º A cada familia un lote de cien hectáreas de tierras aparente para la agricultura, distribuyéndose alternado.

2º El título de propiedad se concederá tan pronto como los colonos hayan construido su respectiva casa, y justificado tener bajo cultivo la cuarta parte cuando menos.

3º Los lotes reservados podrán comprarse por los colonos linderos, al precio que determine la ley general, y en la proporción que la misma ley acuerda.

4ª La Colonia se establecerá cerca de un río navegable y Estacion de Ferro-Carril; y si hubiese peligro de indios el Gobierno tomará las medidas necesarias para evitar sus depredaciones.

5ª El Gobierno hará construir en el terreno destinado á poblar, un edificio que sirva de alojamiento provisorio á los colonos mientras construyen sus casas y suministra-

rá á los mismos todos los útiles necesarios, animales de labor y de cría y la mantencion por un año, todo al precio de costo que los colonos pagarán al contado. Si á algunas familias les faltase lo necesario para todo esto, el Gobierno les ayudará con una suma que no exceda de doscientos pesos fuertes por familia, en calidad de préstamo, sin interés, pagadera en cinco anualidades, á contar desde el tercer año.

6ª El Gobierno nombrará al Administrador ó Gefe de la Colonia y pagará los gastos de administracion. Cuando estén establecidas doscientas familias, hará construir una escuela y capilla, y ayudará á los colonos en el sostén de la escuela. Establecidas las doscientas familias, los colonos elejirán un Juez de Paz y cinco municipales.

El Gobierno hará transportar por cuenta del Tesoro Nacional los colonos, desde el punto de desembarque hasta la Colonia.

7ª El Gobierno nombrará al que suscribe comisionado especial de inmigracion en el exterior, con una compensacion de trescientos pesos fuertes mensuales y pasages de ida y vuelta de primera clase en los vapores subvencionados por el Estado, desde este puerto de Buenos Aires hasta cualquiera parte de Europa y vice-versa. Las doscientas familias llegarán á Buenos Aires dentro del término de un año á contar desde el dia de mi embarque para Europa. Siempre que llenase satisfactoriamente las obligaciones que me he impuesto en la presente peticion, el Gobierno me nombrará agente efectivo de inmigracion en Europa, con el sueldo que determine la ley, para continuar en el envío de inmigrantes, segun las instrucciones que reciba y de acuerdo con la misma.

EXMO. SEÑOR,

Enrique Bach.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 17 de 1875.

A la Comisaria General de Inmigracion.

O. Ojeda.

Sub-Secretario.

EXMO SEÑOR:

Podria accederse á lo que solicita D. Enrique Bach, si él aceptase la condicion de devolver los sueldos que recibia, si no cumple lo que promete, dando al efecto fianza á satisfaccion del Gobierno.— De lo contrario, sería esponerse á pagar un sueldo crecido, que no se paga á ningun agente, para que el Sr. Bach se pasée por Europa, honrado con el título de Comisario especial; mi suposicion no carece de fundamento por las razones siguientes:

El Sr. Bach, fué á ver al Sr. Ministro del Interior, para hablarle de su proyecto, y encontrándome presente, despues de cambiar ideas, se acordó que pasaría por esta oficina para acordar los términos de la solicitud.

El Sr. Bach, decia que tenia la seguridad de traer de Europa doscientas familias agricultoras, que pagarian su pasage y no exigian mas que la tierra, y pedia el nombramiento de agente especial con 300 pesos de sueldo para este caso, y despues el nombramiento de agente permanente.

Díjete que si realizaba lo que decia, merecía eso y mucho mas y que podia estar seguro de las mayores consideraciones de parte del Gobierno. Pero que este tenia sobrados agentes y no habia de consentir en el nombramiento de otro especial, con doble sueldo, esponiéndose á gastar esa suma sin resultado.

El Sr. Bach, replicó que él era persona abonada y podía responder de la suma que recibia como sueldo si no cumplia. Le dije que si convenia en eso y daba garantía á satisfaccion del Gobierno, no tendria dificultad su nombramiento.

Aceptó y en ese sentido redacté la solicitud.

Ahora veo que ha suprimido esa cláusula, lo que revela que el Sr. Bach no tiene seguridad de realizar lo que propone: y fundado en ello, opino que V. E. no debe acceder á lo que se pide, á no ser que el Sr. Bach prometa devolver los sueldos si no cumple, dando como es consiguiente la fianza de costumbre.

V. E. sin embargo, con mayor discernimiento, resolverá lo que sea mas conveniente.

Buenos Aires, Noviembre 19 de 1875.

Juan Dillon.

Buenos Aires, Noviembre 20 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior. Dr. D. Simon de Iriondo.

En mi solicitud fecha 2 de Noviembre omití la siguiente cláusula que consigno en esta, para que se tenga como parte de aquella en la resolucion que V. E. se digne dictar:

Como garantía de la seguridad que tengo de contar con las familias en los términos que propongo, me comprometo á devolver el sueldo que haya recibido, si no diese cumplimiento á mi propuesta y desde ya ofrezco la fianza correspondiente á satisfaccion del Gobierno.

Dios guarde á V. E.

Enrique Bach.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 20 de 1875.

Agréguese á sus antecedentes.

O. Ojeda.
Sub-Secretario.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 30 de 1875.

Vista la propuesta elevada por D. Enrique Bach, para introducir al país un número de familias europeas compuestas de agricultores y artesanos, que no sea menor de doscientas por año, con la condicion de que el Gobierno le abone la cantidad de trescientos pesos fuertes mensuales en remuneracion de sus servicios y gastos; acéptase y pase este espediente al Comisario General de Inmigracion para que celebre el contrato correspondiente por un tiempo determinado, debiendo garantizarse su ejecucion con fianza que otorgará el proponente á satisfaccion del Gobierno, por una cantidad equivalente á la subvencion de un año.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 29 de 1876.

Considerando:—1° Que puede realizarse una importante economia en la inversion de la partida asignada en la ley de Presupuesto, para el desembarque y traslacion de inmigrantes al interior de la República, destinando algunos de los buques de la armada nacional. 2° Que de los informes suministrados por el Ministerio de la Guerra re-

sulta que con esta disposicion no se perjudica el servicio que esos buques deben prestar á ese Ministerio, y al cual están principalmente destinados, y—3º Que los beneficios que la ley acuerda á los inmigrantes que vienen á establecerse y ejercer una industria licita en la República, no son estensivos á los que llegan accidentalmente y sin ánimo de permanecer en el país; á los que por su edad, ó defectos fisicos ó morales son inútiles para el trabajo y á los que carecen de toda industria ó profesion honesta.

El Presidente de la República en acuerdo general de Ministros.

DECRETA :

Art. 1º La Capitanía Central de Puertos queda encargada del desembarco de inmigrantes en el Puerto de Buenos Aires y de su traslacion por los rios á los puertos del Litoral.

Art. 2º Destinanse para este servicio los vapores Avisos, «Vigilante» y «Resguardo».

Art. 3º La mantencion de los inmigrantes en los vapores, durante su transporte se sacará anualmente á licitacion por la Comisaria General de Inmigracion.

Art. 4º La Capitanía Central no dará pasage de desembarque ni de internacion sino autorizada al efecto por la Comision General de Inmigracion; y eso solo lo otorgará en favor de los extranjeros que viniesen á establecer en el pais, con pasage de 2ª ó 3ª clase que fuesen agricultores, artesanos, jornaleros ó tuviesen alguna profesion, siendo aptos para ejercerla.

Art. 4º La Comisaria General de Inmigracion continuará abonando tan solo los pasages de los inmigrantes que no pueden ser conducidos en los vapores mencionados en el art. 2º.

Art. 6º Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.
BERNARDO DE IRIGOYEN.
L. GONZALEZ.
O. LEGUIZAMON.
EUDORO BALZA.

Buenos Aires, Abril 15 de 1875.

Al S. E. el Excmo. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de participar á V. E. que en virtud del superior decreto fecha Marzo 31, me puse de acuerdo con el señor Capitan del Puerto Central para el desembarco de los inmigrantes, habiéndose dado principio el dia 4 del corriente en uno de los vapores destinados al efecto, pero como estos no siempre pueden atracar al muelle, ni conviene poner en movimiento el buque para desembarcar los que vienen de trasbordo en los vapores de Montevideo, se tiene que emplear balleneras por no tener aun la Capitania, las necesarias al efecto.

Este servicio solo cuesta 3 ps. m/c. por persona, incluyendo el equipaje sea cual sea la cantidad.

No ha sido posible dar principio todavia al envio de inmigrantes al Rosario y Santa-Fé en los buques del Estado por estar en compostura el vapor «Vigilante».

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.
Comisario General.

Colonia del Chubut

Buenos Aires, Mayo 26 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de acompañar una nota del Sr. Agente de Inmigración en Londres D. Francisco Torromé, y de ella resulta que sería conveniente poner á su disposición algunos fondos para costear pasajes de inmigrantes que desean ir directamente á la Colonia Galense establecida en Patagones.

En el presupuesto no existe cantidad alguna para costear pasaje del exterior, pero, tenemos una partida para pasajes de internación; de manera que si los doscientos inmigrantes que se proponen dirigirse de Inglaterra directamente á Patagones, viniesen á Buenos Aires, habría que desembarcarlos gratis, alojarlos y mantenerlos en el Asilo, mientras se proporciona buque, y finalmente pagarles el pasaje hasta Patagones, en todo lo cual proce-

diendo con la mayor economia, no se gastaria menos de cinco libras esterlinas por pesona.

Se gastaria pues, mil libras esterlinas ó sean cinco mil pesos fuertes. Ahora bien, los cincuenta pasages pedidos al Sr. Torromé, importarian á lo sumo seiscientas libras esterlinas, equivalentes á tres mil pesos fuertes.

Luego, pues, existe economia, en fomentar la inmigracion directamente á Patagones.

Fundado en lo espuesto, me permito proponer á V. E. que se autorice al Agente de Inmigracion en Lóndres, D. Francisco Torromé, para invertir la suma de seiscientas libras esterlinas en pasages de inmigrantes labradores que vayan directamente á la Colonia Galense establecida en Patagones, siempre que sea cierto que existen doscientos que costean su pasage directo.

Este auxilio dado por el Gobierno á la inmigracion Galense seria de muy buen efecto en estos momentos en que se despierta el interés por nuestro país, y mas tarde si como es de esperarse, el H. Congreso señala una suma con ese objeto, la Irlanda, y tal vez Alemania, se pondrán tambien en movimiento.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Buenos Aires, Mayo 29 de 1875.

Visto lo espuesto por el Comisario General de Inmigracion y considerando que el propósito del H. Congreso al votar los fondos destinados á la internacion de inmigrantes ha sido principalmente el de radicar la inmigracion estrangera en las colonias, consultando la mayor economia y el mejor resultado en la proteccion que la Ley les acuerda;

Que el expediente propuesto es conducente á este fin, ofreciendo además la oportunidad de elegir en Europa familias agricultoras que con preferencia deben establecerse en la Colonia Gelense;

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Autorízase á la Comisaria General de Inmigración para invertir hasta la cantidad de *tres mil pesos fuertes* en pasajes de inmigrantes que vengan de Europa directamente á la Colonia Galense. Impútese esta suma al Inciso 10 Item 10 del Presupuesto vigente.

Art. 2º Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 16 de 1875.

Vista la solicitud elevada por los pobladores de la Colonia Galense en el Chubut, y mientras se sanciona la ley de la materia pendiente en el Congreso, el Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase Comisario de la citada Colonia á D. N. Hughes Condvan, Juez de Paz á D. A. Chokheros y Secretario á D. R. Jeserwou con el sueldo que le señale la ley respectiva.

Art. 2º Las autoridades creadas dependerán del Ministerio del Interior.

Art. 3° La Comision General de Inmigracion hará saber á los nombrados esta resolucion, los hará poner en posesion de sus respectivos empleos y proveerá lo necesario para su ejercicio.

Art. 4° Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

DECRETO

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 26 de 1875.

Debiendo darse ejecucion á la ley de 18 del corriente

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1° La Comision Inspectora de Obras Públicas mandará practicar la mensura y division de la primera seccion del territorio que ocupa la Colonia del Chubut con arreglo á lo prescripto en el art. 8 de la ley, proponiendo al efecto el agrimensor ó agrimensores á quienes deba encargarse esta operacion.

Art. 2° Esta seccion se ubicará en el lugar en que existe actualmente la Colonia Galense, debiendo observarse las disposiciones especiales en favor de los actuales poseedores.

Art. 3° El Comisario General de Inmigracion, propondrá las personas que deben componer la Comision á que se refiere el artículo noveno de la ley.

Art. 4° Comuníquese y dese al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Octubre 20 de 1875.

En ejecucion de la ley de 18 de Setiembre pasado y de acuerdo con lo dispuesto en el decreto de este Ministerio de 22 de Setiembre pasado; nómbrase al Agrimensor D. Tomas Dodds y como auxiliar suyo á D. Juan G. Escolar, para que trasladándose á la Colonia Galense del Chubut, procedan á verificar la mensura de la primera seccion del terreno que ocupa la Colonia, debiendo ajustarse esta operacion á las instrucciones que les dará la Comision de Obras Públicas.

Asígnase el sueldo de cuatrocientos pesos fuertes (₡ 400) al Agrimensor y de ciento cincuenta pesos fuertes (₡ 150) al asistente que serán imputados á la ley de 19 de Setiembre pasado.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ACOSTA

SIMON DE IRÍONDO.

Buenos Aires, Setiembre de 1875.

Al Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

En ejecucion del decreto de V. E. fecha 30 del pasado, la Comision de Obras Públicas tiene el honor de presentar á V. E. un presupuesto para la traza de la 1ª seccion en la Colonia del Chubut.

Antes de formularlo la Comision ha tenido que consultar, tanto con el Sr. Gefe de la Oficina de Ingenieros, como con algunos de los colonos accidentalmente residentes aquí, y con los Sres. Goscier y Ca. concesionarios de la navegacion á vapor hasta la Colonia Galense, sobre el costo de los diversos artículos de consumo, jornales y

conduccion de los materiales necesarios para la traza y aunque á primera vista pudiera dicho presupuesto parecer exajerado no lo es en realidad, si se tiene en cuenta: 1° que para la operacion facultativa hay que armonizar en lo posible la posicion actual de cada uno de los colonos con las prescripciones de la ley de 16 de Setiembre para cuyo efecto debe el Agrimensor levantar previamente un plano detallado de la ubicacion, estension y situacion respectiva de los lotes y poblaciones actuales, á fin de regularizarlos en lo posible y no desmejorar la traza que dicha ley designa:—2° que el área que debe subdividirse, 16 leguas cuadradas, es relativamente muy estensa.—3° Que la naturaleza del terreno quebrado y arenisco hace mas tardio el proceder facultativo.—4° Que la escasa comunicacion con este centro comercial produce la carestia de los primeros artículos de consumo, y consiguiente suba de jornales, y 5°—Que aproximándose la época en que los colonos recojen los productos de sus cementeras, la adquisicion de brazos para este trabajo será difícil y costoso.

La Comision hubiera tentado el conducir de Buenos Aires todos los peones necesarios para el trabajo, si no le hubiese detenido la consideracion muy atendible de que hallándose los actuales colonos en buena relacion con los indígenas es conveniente emplear operarios que son simpáticos á estos.

Para la demarcacion de cada uno de los lotes del Ejido y manzanas del pueblo, esta Comision encuentra que lo mas económico y durable seria adoptar mojones de *Nandubay*; y para ello ha presupuestado ochocientos medios postes que cortados por la mitad servirán al objeto indicado.

En el adjunto presupuesto se ha separado la parte de gastos del trabajo puramente profesional de lo que son

materiales para llevarlo á cabo; teniendo presente que tal vez habria ventaja en encargar al Sr. Gefe de la oficina de Inmigracion de la adquisicion y conduccion de estos materiales, por ser factible que este señor por sus conocimientos y relaciones con los empresarios de buques que hacen la carrera pueda obtener alguna rebaja en la conduccion.

La Comision tambien creé que atendiendo las fuertes erogaciones que demanda el trabajo facultativo y la escasa comunicacion entre Buenos Aires y la Colonia Galense podria entregarse al Agrimensor nombrado la mitad de la suma presupuestada y abonársele la otra mitad despues de concludida la obra.

Si V. E. encontrase aceptable una y otra proposicion, tendria que ordenar se pusiesen á disposicion del señor Gefe de Inmigracion los 795 \$ que importa la partida de materiales y mandar abonar al agrimensor Dodds los \$ 2,502 mitad del presupuesto de trabajos profesionales.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Ignacio Firmat—Justiniano Linch.

Buenos Aires, Diciembre 4 de 1875.

Apruébase el presupuesto presentado por la Comision Inspectora de Obras Públicas para la traza de la primera seccion de la Colonia del Chubut debiendo limitarse á doscientas por ahora el número de chacras que deben ser medidas y amojonadas, á mas de las que corresponden á las familias que actualmente existen en la Colonia.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA
SIMON DE IRIONDO.

DECRETO

Buenos Aires, Diciembre 13 de 1875.

Resultando de los informes recabados por el Comisario General de Inmigracion que el estado precario en que se halla la Colonia Chubut proviene de la falta de riego de que esta está sujeta cada vez que como en el caso presente, el rio baja en la época en que mas necesarias son sus aguas para las sementeras; á fin de apartar este peligro para lo futuro y asegurar por consiguiente á los actuales pobladores de la Colonia y á los que en adelante se establezcan en ella, el fruto de su trabajo:

El Presidente de la República—

ACUERDA:

Que por la Comision Inspector de Obras Públicas se comisione un ingeniero que trasladándose á la Colonia estudie las condiciones del Rio Chubut y proponga las obras que sea menester realizar con el objeto indicado acompañando los planos y presupuestos correspondientes para su aprobacion.

Comuníquese y publíquese—

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 13 de 1875.

En ejecucion á la Ley de 18 de Setiembre de este año que en su art. 9º, dispone el nombramiento de una comi-

sion provisoria, encargada de la distribucion y venta de lotes de tierra á los colonos del Chubut, así como de promover su naturalizacion, y estando ya ordenada la mensura de la primera seccion de la colonia:

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1° La citada comision se compondrá del modo siguiente: Presidente D. Antonio Onetto, Secretario, D. P. W. Berregu; Vocales, D. Lewis Jones, D. Lloyd Jones, y Juan Griffsh.

Ar. 2° La comision nombrada entregará á cada poblador, al ponerlo en posesion del terreno que le corresponde, el boleto provisorio en que conste la ubicacion de la concesion y las condiciones que se imponen al donatario en los art. 5° y 6° de la ley de su referencia.

Art. 3° A los que hubieran cumplido estas condiciones les otorgará certificados que serán remitidos al Ministerio del Interior por medio de la Comisaria General de Inmigracion, á efecto de que se mande estender el título definitivo de propiedad á favor de los poseedores.

Art. 4° La misma comision queda encargada de promover la naturalizacion de los colonos, siendo entendido que todas las diligencias se correran gratis hasta entregar á los que la soliciten, su carta de ciudadanía.

Art. 5° El Comisario General de Inmigracion dará á la referida Comision las instrucciones necesarias para el cumplimiento de su cometido, con una copia autorizada de la ley de 18 de Setiembre ya citada.

Ar. 6° Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Diciembre 1^o de 1875

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Como V. E. sabe, la Colonia del Chubut está aislada, muy lejos de Patagones, la mas próxima poblacion.

Su poblacion se compone de poco mas de trescientos habitantes y su produccion era suficiente para sus necesidades, quedando algun sobrante que les permitia recibir un pequeño aumento de poblacion.

Pero en lo que va corrido de este año, la poblacion se ha aumentado con 322 venidos directamente de Inglaterra y las provisiones no alcanzan para tanto número.

Ademas, la seguridad de las cosechas allí, donde llueve muy poco, depende del oportuno crecimiento del rio para regar los terrenos, lo que hasta el 1^o de Noviembre no habia tenido lugar, razon por la que se teme falte este año la cosecha.

En esta situacion el Sr. Parry, de este comercio, que se encuentra accidentalmente en la colonia, me escribe haciendo presente el peligro que amenaza esta á naciente poblacion y me sujiere la conveniencia de que el Gobierno envíe en calidad de préstamo los siguientes víveres.

300 Barricas harina

100 Bolsas arroz.

50 Bolsas fariña.

Al mismo tiempo el Sr. Lewis, representante de la Colonia aqui, ha recibido comunicacion del Sr. Berurn comunicándole lo mismo, y la resolucion tomada por los colonos reunidos en asamblea, que se reduce á pedir el concurso del Gobierno para construir una grande acequia para irrigar una gran extencion del campo; obra en la que trabajarán todos los que no tengan como comprar víveres

y á los cuales se les abonará 30 pesos por dia, estimando el costo en dos mil libras esterlinas.

He conferenciado con el Sr. Lewis, el Sr. Roak, el Sr. Davies y otros, y todos estan conformes en que deben mandarse los víveres sin demora y en la cantidad indicada por el Sr. Parry.

Por mi parte no he recibido comunicacion oficial, pues el Comisario nombrado ni aun ha acusado recibo de su nombramiento, ni contestacion ninguna de las comunicaciones que le he dirigido; por cuya razon no debia proponer nada á V. E. pues lo natural era que esas autoridades hicieran conocer las necesidades que se sienten: pero teniendo entera fé en los datos suministrados y considerando que el silencio del Comisario, del Juez de Paz y del Secretario nombrados, es debido á que son personas incompetentes para el puesto que ocupan, creo de mi deber indicar á V. E. la conveniencia de enviar en calidad de préstamo las provisiones indicadas por el Sr. Parry.

El costo aproximado de ellas, incluyendo gastos de embarque y transporte, será próximamente de ocho mil pesos fuertes, segun datos que he tomado en plaza.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Buenos Aires, Diciembre 10 de 1875

Resultando del precedente informe del Comisario General de Inmigracion, que los colonos del Chubut se encuentran en una situacion precaria á consecuencia de la pérdida de gran parte de sus cosechas, cuando les eran mas necesarias por el aumento que ha experimentado su poblacion, y siendo un deber del Gobierno auxiliar en cuanto sea posible esta colonia establecida en territorio Nacional sujeto á su jurisdiccion:— Autorízase al Comisario Gene-

ral de Inmigracion para invertir la cantidad que sea absolutamente necesaria en la compra de los víveres que propone en su nota precedente, los que deberá remitir á la Colonia á la mayor brevedad. Queda igualmente autorizado para encomendar su reparto al Comisario de la Colonia D. Antonio Oneto, quién procederá á ejecutar su cometido asociado á los Sres. A. Mathews; á D. J. B. Rhys; á D. Ricardo Ouvien y á D. R. W. Berweyn, debiendo el espresado comisario informar á la Comisaria General sobre la manera como ha llenado su encargo y la situacion de la Colonia, todo con arreglo á las instrucciones que deberán serle enviadas por el Comisario General.

Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Diciembre 24 de 1875.

De acuerdo con lo espuesto por la Comision Inspectora de Obras Públicas y en ejecucion del decreto del P. E. de fecha 13 del corriente mes, comisionase al Ingeniero D. Pedro Rossi para hacer los estudios del Rio Chubut prescriptos en dicho decreto, con el sueldo de (\$150) ciento cincuenta pesos fuertes.

Por la Comision Inspectora de Obras Públicas se darán al nombrado las instrucciones correspondientes para el desempeño de su encargo.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires Noviembre 22 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Presente.

Exmo. Señor.

Los abajo firmados, concesionarios de la comunicacion marítima entre Buenos Aires y la Costa Patagónica, ante V. E. respetuosamente se presentan y esponen: Que segun ya tuvimos el honor de espresar á V. E.; es muy peligroso el hacer operaciones de desembarque y embarque de pasajeros y correspondencia en la Laguna de los Padres, como nos proponiamos efectuar, por hallarse ese punto muy á descubierto y aun sin obra alguna de seguridad contra los frecuentes ventarrones que suelen haber.

Por deber de humanidad nos vemos, Exmo. Sr., obligados á solicitar nuevamente de V. E., por medio de la presente, que se nos dispense la obligacion de efectuar la escala en dicho punto, hasta tanto que sea habilitado como puerto seguro, que haga menos peligroso el embarque y desembarque de pasajeros, asi como tambien la escala de buque, mientras no haya en ella una delegacion que se haga cargo del recibo y entrega de la correspondencia, desde el fondeadero del vapor.

Como no dudamos que la penetracion de V. E. sabrá ponderar la seriedad de lo que esponemos y que nos concederá lo que respetuosamente solicitamos, rogamos á V. E. se sirva ordenar se efectuen las anotaciones conducentes á la exoneracion de las indicadas dos escalas, en el contrato que se está estendiendo referente á la comunicacion marítima ya citada.

Es justicia que se solicita.

Dios guarde á V. E.

E. Galles y C^a.

Buenos Aires, Noviembre 24 de 1875.

Pase á informe de la Comisaria de inmigracion.

O. Ojeda.

Exmo. Señor:

Los solicitantes piden, se les exonere de tocar en el Tuyú y Laguna de los Padres, por lo que no tienen carga y pasajeros bastantes que compensen los gastos y pérdida de tiempo que esa arribada les ocasiona; esta es la verdad. Sin embargo V. E. al acordar la subvencion tuvo en vista esa pérdida de tiempo y gastos, y ellos al aceptarla en esos términos, sabian ó debian saber las dificultades del desembarco. Así pues creo que V. E. no debe consentir en que se quite esa condicion del contrato; pero se puede conceder con calidad de por ahora, el que no toquen en esos puntos, con la condicion de que el vapor permanezca cuatro dias en el Chubut, tiempo absolutamente necesario para que los empleados de V. E. puedan dar los informes que se pidan, pues debe tenerse presente que el buque no tiene dia fijo de llegada y que no pudiendo entrar al rio queda á once leguas de la Colonia.

Buenos Aires, Diciembre 9 de 1875.

Juan Dillon.

Diciembre 18 de 1875.

Pase á informe de la Direccion General de Correos.

O. Ojeda,

Exmo. Señor.

Apesar de que el Correo no tiene medios á su disposicion para conocer el estado de los puertos del Tuyú y Laguna de los Padres, creo que V. E. en atencion á las dificultades que toda nueva empresa tiene al establecerse de una manera estable, debía eximir á la empresa de los Señores Galles y C^a. por un término prudencial que no excediese nunca de un año del deber de tocar con los puertos del Tuyú y Laguna de los Padres, hasta tanto hayan podido desaparecer los obstáculos que dice encontrar en aquellos puntos y haya ella misma creádose los medios para mejorar ese servicio—. Dios guarde á V. E.

Olivera.

Buenos Airos, Enero 5 de 1876.

Vista la solicitud presentada por los Sres. Galles y C^a. contratistas de la navegacion á vapor al Chubut, pidiendo se les exonere de hacer escala en los puntos de la costa denominados: «Laguna de los Padres» y «Tuyú» y considerando que el art. 1^o del contrato de navegacion, establece estos puntos de escala como un medio de favorecer el desarrollo de los intereses comerciales en aquella region, no siendo por lo mismo posible su suspension, se resuelve no hacer lugar á lo solicitado.

No obstante, en atencion á las causales espuestas por los solicitantes y á los informes dados por la Comisaria General de Inmigracion y Direccion de Correos, se acuerda que por ahora y hasta nueva resolucion, los contratistas no hagan las escalas antedichas, bajo la condicion de que permanecerá el buque cuatro dias fondeado en el Chubut.

Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Marzo 7 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de adjuntar copia de la nota recibida del comisario nacional de la Colonia Chubut; por ella se impondrá V. E. del verdadero estado de la Colonia, y siendo necesario mandar nuevas provisiones, pido á V. E. autorizacion para comprar y remitir los artículos siguientes :

400 @ carne tasajo.

500 « harina.

500 « fariña.

500 « arroz.

Estos artículos costarán puestos en el Chubut la cantidad de 2,586\$, y habrá despues que hacer otras remesas hasta la nueva cosecha.

Los individuos llegados á la Colonia en el año anterior, son mas de cuatrocientos, y término medio, lo menos que pueden componer son cien familias; si hubieran venido contratados con arreglo á la ley de 15 de Octubre, habria que dar á cada familia 600 pesos, lo que haría la suma de (60,000) sesenta mil. No habrá que gastar, sin embargo, esa suma en viveres hasta la nueva cosecha y en trigo para sembrar y ganados, y no será sino un adelanto, pues pasado el mal año, se formará una cuenta á cada familia que reembolsará el importe en 4 ó 5 anualidades, y la Colonia no volverá á caer en ese estado, porque se habrán hecho los trabajos de irrigacion que sean necesarios.

No faltarán muchos que digan que es mucho gastar en esa Colonia; pero recúrrase á la historia de todas las primeras colonias, y se verá que jamás ningun gobierno

ó particular ha podido formar una de esa magnitud á tan poco precio, y aunque el terreno haya sido mejor.

No cabe duda, que si se pudiera evitar ese gasto en el estado actual del Tesoro, seria mejor; ¿pero qué hacer?

No puede dejársele perecer de hambre, y si se sacan de allí para llevarlos á otra parte, habria que gastar mas.

Es, pues, preciso atender á proveerlos de víveres; gastar un poco mas en las obras de irrigacion, y en proveerlo de semillas y ganados para no tener que volver á gastar despues.

La poblacion de toda la Patagonia tiene que salir en ese núcleo del Chubut, y en mi humilde opinion, razones de alta política ademas, hacen indispensable ese y mas cuantiosos gastos con tanta mas razon, cuanto son reproductivos.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 14 de 1876.

Visto lo espuesto por el Comisario General de Inmigracion respecto de la situacion en que se halla la Colonia Galense del Chubut, que hace necesario que el Gobierno provea á su subsistencia, mientras que llega la época que se haga la cosecha de sus frutos;

El Presidente de la República, resuelve:

Autorizase al Comisario de Inmigracion para que

adquiera los artículos que espresa en su precedente nota y los remita al Chubut con el destino espresado.

Comuníquese á la Contaduría y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Colonias en Santa-Fé

Rosario de Santa-Fé, Octubre 22 de 1875.

Exmo. Señor.

La Comision nombrada por el Exmo. Gobierno de la Provincia de Santa-Fé por decreto de 13 de Abril del corriente año para la colonizacion de los terrenos fiscales de San José de la Esquina, tiene el honor de dirigirse á V. E. por mi intermedio, solicitando del Exmo. Gobierno de la Nacion el nombramiento de un agrimensor público para hacer la mensura de la Colonia y dar posesion de las tierras á mas de cincuenta familias que lo solicitan inmediatamente.

Esperando del Exmo. Gobierno la proteccion que nuestra colonia merecc, esperamos ser atendidos en nuestro pedido.

Dios guarde al Sr. Ministro.

Alfredo de Artaga.

Buenos Aires, Octubre 25 de 1875.

Informe la Comision Inspectora de Obras Públicas.

O. Ojeda.

Exmo. Señor.

Tratándose en la presente solicitud de una cuestion de vital interes para el país, cual es la colonizacion de los terrenos fiscales en San José de la Esquina (Provincia de Santa-Fe) la Comision de Obras Públicas cree que V. E. debe acceder á lo solicitado por la Comision de Colonizacion nombrada por el Gobierno de Santa-Fé á cuyo efecto si V. E. encuentra propio autorizarla, propondrá un agrimensor que ejecute los trabajos indicados.

Buenos Aires, Noviembre 9 de 1875.

*Justiniano Lynch—Ignacio Firmat
G. Villanueva.*

Buenos Aires, Noviembre 13 de 1875.

De acuerdo con lo espuesto por la Comision Inspectora de Obras Públicas autorizasele para que mande el agrimensor pedido por la Comision de Inmigracion de Santa-Fé y publíquese.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Noviembre 20 de 1875.

Al Sr. Gobernador de la Provincia de Santa-Fé.

Empeñado como se halla este Gobierno en promover por todos los medios á su alcance la inmigracion hácia el interior de la República, y con el propósito de dar ejecucion á la ley sancionada últimamente por el H. Congreso, me dirijo á V. E. por encargo del Sr. Presidente, manifestándole la conveniencia que habrá, en que ese Gobierno pusiera á disposicion de este Ministerio, todos los lotes de Chacra ó quinta que tenga valdías en la colonia Reconquista para ser ocupados por familias agricultoras que deben llegar próximamente de Europa.

Estas familias iran allí de cuenta del Gobierno Nacional hasta quedar establecidas, y la Comisaria de Inmigracion solo tendrá en la colonia, la intervencion necesaria para el nombramiento del empleado que reciba las familias y las ponga en posesion de los lotes que sean designados por el Gobierno de V. E. quedando allí el tiempo que sea bastante para sus necesidades, y guiarlas en sus primeros pasos.

Espero la contestacion de V. E. para disponer lo conveniente al trasporte de las familias de Europa, y tengo con este motivo el honor de reiterarle la espresion de mi distinguido aprecio.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Diciembre 3 de 1875.

Al Sr. Ministro del Interior.

En cumplimiento del decreto de 13 de Noviembre ppdo. la Comision Inspectorá de Obras Públicas, tiene el honor de comunicar á V. E., que con fecha 1º del presente ha

sido nombrado el Agrimensor D. Carlos Campell con la asignacion mensual de 350 ₧, para que verifique la traza de la Colonia de San José de la Esquina (Provincia de Santa-Fé) procediendo de acuerdo con la Comision nombrada al efecto por el Gobierno de esa Provincia.

Dios guarde á V. E.

Justiniano Linch.

Buenos Aires, Diciembre 11 de 1875.

Aprobado; comuníquese á quienes corresponda y archívese.

ÁVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Abril 28 de 1876.

Habiendo solicitado la Municipalidad de la Colonia Esperanza que se prolongue hasta esa poblacion la línea telegráfica desde la capital de Santa-Fé, comprometiéndose á concurrir por su parte con el edificio para la Oficina en la Colonia y los postes de la nueva línea; resultando de lo informado por la Inspeccion de Telégrafos, que existen los demás materiales necesarios para la construccion de esta línea en el depósito del Gobierno, lo que facilita su ejecucion con notable economía para el Erario; siendo por otra parte de notoria conveniencia la union de la Colonia Esperanza con las líneas telegráficas de la Nacion—El Presidente de la República resuelve acceder á lo solicitado por la Municipalidad de la Colonia Esperanza.

Pase en consecuencia este expediente al Departamento de Ingenieros para que proponga la manera de llevar á cabo la construccion de la línea telegráfica de que se trata, bajo su inmediata direccion y con la inspeccion necesaria de la Direccion de Telégrafos.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Colonias del Chaco

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 14 de 1875.

Habiendo manifestado D. Arturo Seelstrang, Agrimensor encargado del estudio y delineacion de varios terrenos en la márgen derecha del Paraná, territorio Nacional del Chaco, que necesita para esta operacion le sea asociado un otro Agrimensor y dos Ayudantes; demostrando ademas que de esta manera se abreviarían los trabajos sin aumentar su costo.

El Presidente de la República:

DECRETA

Art. 1º Nómbrase al Agrimensor D. Enrique Foster, miembro de la Comision creada por decreto de fecha 29 de Marzo de 1875.

2º Nómbrase á D. Felipe Velazquez, y D. Wenceslao Castellanos ayudantes en las operaciones geodésicas que deben practicarse.

3º Comuníquese, publíquese y dóse al Registro Nacional.

AVELLANEDA

SIMON DE IRIONDO

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 24 de 1875.

Debiendo darse ejecucion á la ley del 6 de Octubre de 1874, á cuyo efecto se espidieron los decretos de 29 de Marzo y 14 del corriente y se ordenó á la Comision de Obras Públicas, formára el presupuesto de gastos para el

reconocimiento del territorio del Chaco, entre el arroyo del Rey y el Bermejo y la traza de cuatro colonias en los puntos determinados por la citada ley, cuyo presupuesto asciende á la cantidad de *diez mil doscientos setenta pesos fuertes* (10,270); pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se ponga á disposicion de la Comision Inspectorá de Obras Púbricas, la cantidad mencionada en los plazos y en la forma que ella determina, en el precedente informe, impútese este gasto á la citada ley de 6 de Octubre 1874. Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA
SIMON DE IRIONDO

Goya, Diciembre 11 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Tenemos el honor de comunicar á V. E. que está concluida la delineacion del pueblo en San Fernando, frente á Corrientes, en cuyo plano se titula «Colonia Resistencia.»

Convendria que V. E. ordenase que á la brevedad posible se remitiesen allí las familias de inmigrantes que le han de dar vida á esa poblacion y alentar con su presencia á los pobladores de los obrages de maderas existentes allí; como así mismo es de urgente necesidad que el Gobierno se sirva prestar su asentimiento al tratado celebrado con el Cacique Leoncito, á fin de que esa tribu se localize cuanto antes y sirva de base para la reduccion en grande escala y aquiete el ánimo de los indígenas que al ver medir lo que ellos llaman sus tierras, creen que

se las van á quitar sin darles participacion alguna, lo que origina grandes males, cuyos resultados se están palpan-do en las continuas invasiones á los obrages.

Dios guarde á V. E.

Manuel Obligado—Arturo Scelstrang.

Buenos Aires, Diciembre 20 de 1875.

Dirijase nota al Ministerio de Guerra sobre el despacho que se pide del contrato celebrado con el Cacique Leoncito y pase sus efectos á la Comisaria General de Inmigracion.

IRIONDO

Comisaria de Inmigracion.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

He recibido la resolucion de V. E. fecha 20 de Diciembre pasado, recaida en la nota del Sr. Coronel Obligado sobre la Colonia «Resistencia».

Aun cuando hubiera familias que quisieran ir, no me seria posible enviarlas por ahora, hasta no tener contes-tacion de una nota que he dirigido en la fecha al señor Coronel.

El artículo 4° de la ley de 6 de Octubre de 1874, comete al Gefe Político todo lo relativo á la administracion, fo-mento, seguridad y colonizacion de esos territorios.

Por decreto fecha 20 de Marzo de 1875, fué nombrado Gefe Político, D. Aurelio Diaz, quien debia proceder,

asociado al Gefe de la Frontera Norte, y al Agrimensor D. Arturo Seelstrang, á la traza de Colonias.

Hacen pocos dias recibí una nota de D. Enrique Foster, acompaÑando el plano de la Colonia «Resistencia», invoca para hacerlo, el decreto mencionado, pero no me dice en qué carácter lo hace.

Al mismo tiempo he recibido tres solicitudes fechadas en Corrientes.—La 1ª de doña Petrona Villordo de Quintana, pidiendo la chaera núm. 7—2ª de D. Félix Saitor (sobrino) pidiendo la demarcada con el núm. 10—3ª de D. Feliso Saitor denunciando en la forma la que queda bajo el núm. 11.

Parece pues, que no existe autoridad ninguna en la mencionada Colonia, y es por esta razon que he creído necesario dirigirme al Sr. Coronel Obligado.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Buenos Aires, Abril 20 de 1876.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

La Comision nombrada por decreto fecha 20 de Marzo de 1875, para reconocer el territorio del Chaco, comprendido entre el Rio Bermejo, y el Arroyo Rey, y trazar los pueblos y cantones de que habla la ley de 6 de Octubre de 1874, ha comunicado á esta Comisaria General de Inmigracion, segun lo dispuesto en el artículo 6º del citado decreto, que ha terminado sus trabajos, dejando trazadas las Colonias Timbó, Toscas y Resistencia, remitiendo los planos de las citadas Colonias.

Toca ahora á esta Comisaria General, remitir las familias que quieran establecerse en esos territorios, pero

para hacerlo es necesario que haya quien las reciba y dé posesion del terreno, y si bien el decreto antes referido, confiere esa atribucion al Gefe Politico, esa autoridad parece no existir, pues las familias establecidas en la Colonia «Resistencia» se han dirigido á esta reparticion pidiendo terrenos, segun lo participé á V. E. en nota de fecha 14 de Enero de 1876.

Creo pues, llegado el momento de nombrar Comisarios en la Colonia Resistencia (San Fernando) por tener ya un núcleo de poblacion y aumentarla con otras gentes, habitadas á esas localidades y una vez robustecida, podrian enviarse con seguridad colonos extranjeros.

Por ahora, no se necesita sino el nombramiento de Comisario en la Colonia «Resistencia» (San Fernando) y cuando esta esté suficientemente poblada, se podrá pasar á las otras, nombrando Comisario en cada una.

Estos Comisarios pueden tener las atribuciones que V. E. les confiere en el proyecto de ley presentado al Honorable Congreso y depender del Sr. Gobernador del Chaco.

De este modo podrá atenderse las necesidades presentes y cuando la ley sea sancionada, poco ó nada habrá que modificar.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Abril 26 de 1876.

En vista de lo espuesto por el Comisario General de Inmigracion en la precedente nota, sobre la necesidad de nombrar un Comisario para administrar la Colonia «Re-

sistencia» últimamente trazada sobre la márjen derecha del Rio Paraná, y á fin de que reciba las familias que la Comisaria General ha empezado á remitir á esa Colonia, el Presidente de la República resuelve nombrar en el carácter espresado, á D. Jaime Sosa, con el sueldo de ciento cincuenta pesos fuertes.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA

SIMON DE IRIONDO

Colonia Libertad

(ENTRE-RIOS)

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 13 de 1875-

Al Exmo. Sr. Gobernador de la Provincia de Entre-Rios.

Estando próximas á llegar de Europa para colocarse en el país doscientas familias agricultoras, y deseando el Sr. Presidente que sean establecidas en un punto donde puedan prosperar, he recibido encargo de dirigirme á V.E. en los términos que paso á hacerlo.

Segun datos que se tienen en este Ministerio, existen en la Provincia de Entre-Rios en el punto denominado «Villa Libertad» terrenos adecuados á la agricultura, de que puede V. E. disponer con arreglo á las leyes de esa Provincia en favor de la inmigracion. Necesito que V. E. se sirva decirme si se hallaria en aptitud ese Gobierno de poner á disposicion de la Comisaria General de Inmigra-

cion, doscientos lotes de Chacra en los mencionados terrenos; para que sean en ellos colocadas las familias que se esperan.

Siendo las condiciones que se exigen por el artículo 13 del Decreto de ese Gobierno fecha 18 de Junio de este año, de muy difícil ejecución para las familias recientemente llegadas, y como en el caso actual es el Ministerio el que gestiona la tierra que se le ha de conceder, creo que no serán exigidas por V. E.

Por lo demás, irán con los recursos necesarios para establecer y fundar sus trabajos agrícolas, no teniendo la Comisión General de Inmigración más intervención en la Colonia que la de nombrar el empleado que reciba las familias y las ponga en posesión de los lotes que les sean designados por el Gobierno de V. E., quedando como administrador para atender á sus necesidades y guiarlas en sus primeros pasos.

Espero la contestación de V. E. para disponer lo conveniente al recibo de estas familias y tengo el honor de reiterarle la expresión de mi distinguido aprecio.

SIMON DE IRIONDO.

Al Exmo. Sr. Ministro de Estado en el Departamento de Interior de la Nación, Dr. D. Simon de Iriondo.

El Gobierno se ha impuesto con el mayor agrado de la comunicación de V. E. fecha 13 del corriente manifestando el deseo de que sean colocadas en los terrenos de la Villa Libertad, en esta provincia, destinados á la colonización, doscientas familias agricultoras próximas á arribar al puerto de esa capital.

En contestacion debo decir á V. E. que preocupado el Gobierno en hacer prácticas las leyes y demás disposiciones vijentes dictadas en beneficio de la colonizacion y que abren un valioso y feraz territorio á la inmigracion, ha acojido la solicitud de V. E. con la mejor y mas decidida voluntad; inmediatamente ha ordenado las medidas conducentes á la subdivision y ubicacion de las doscientas suertes de chacra ó lotes de tierra para ser repartidos á las predichas doscientas familias.

Tan pronto como esos trabajos estén terminados serán puestos como V. E. lo indica á la disposicion del Departamento de Inmigracion con los planos, datos y antecedentes que correspondan.

Respecto de las condiciones del artículo 13 del Decreto de 18 de Junio, este Gobierno, accediendo á la solicitud del Ministerio, hace una escepcion en favor de los referidos colonos, y debe tambien asegurar á V. E. que prestará á la direccion de la colonia toda la cooperacion que fuese posible para su establecimiento y progreso.

Existiendo tambien en esta Provincia sobre la costa del rio Paraná y cerca de la ciudad del mismo nombre, valiosos terrenos con todas las condiciones para ser colonizados con éxito, se ha dispuesto la ubicacion de ellos en lotes para ponerlos oportunamente á disposicion del Departamento del ramo con sus antecedentes ó planos, desde el momento en que V. E. se sirva avisar el arribo de nuevos colonos.

Escuso repetir á V. E. en esta nota lo que es tan conocido ya respecto á la bondad del clima, las favorables condiciones, ventajosa ubicacion, los abundantes elementos de la feracidad de que gozan los terrenos destinados á la colonizacion por la razon que dejo espuesta.

No terminaré sin hacer presente á V. E. una circunstancia que la creo conducente al mejor éxito y mayor acrecentamiento de la Colonia, y es que todas las familias de

que deba componerse pertenezcan á una misma creencia religiosa para mayor unidad administrativa y para evitar las discusiones tan comunes en suscitarse por la diversidad de creencias.

Conceptúo que si esto pudiera conseguirse en lo posible, seria una ventaja mas en favor de la buena organizacion de este nuevo núcleo de poblacion que garantizaria para el futuro su estabilidad.

Con tal motivo saludo á V. E. protestándole las seguridades de mi mas alta estima.

R. Fébre.
Juan B. Ferreira.
M. de J. Pintos.

Buenos Aires, Noviembre 19 de 1875.

Pase á la Comisaria General de Inmigracion para que tenga presente las recomendaciones hechas por el Exmo. Gobierno de Entre-Rios y publíquese con la nota de este Ministerio.

IRIONDO.

Buenos Aires, Noviembre 18 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Los habitantes del Tirol constituyen una raza fuerte y vigorosa, dispuesta á emigrar, y que conviene dirigir á nuestro país, y la Colonia proyectada por V. E. en «Villa Libertad» Provincia de Entre-Rios, no podria formarse con mejores elementos.

Convedria pues, hacer venir cincuenta familias en los términos en que V. E. está autorizado por la ley de 15 de Octubre del corriente año, pero, para proceder con acierto en la eleccion de las familias, es necesario enviar un agente idóneo, por ser el primer ensayo que se vá á hacer en este sistema de colonizacion.

D. Pablo Stampa, empleado en esta reparticion es una de las personas mas competentes, y que tiene además, la confianza del Exmo. Gobierno de Entre-Rios que vá á ceder el terreno; por cuya razon me permito proponerlo para Cónsul y agente de inmigracion en el Tirol.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Buenos Aires, Noviembre 27 de 1875:

Habiéndose puesto á disposicion del Gobierno Nacional por el de la Provincia de Entre Rios los lotes de tierra que le fueron pedidos en la «Villa Libertad» para fundar una Colonia y en ejecucion de la Ley de 15 de Octubre del corriente año, comisionase al Cónsul Argentino en el Tirol D. Pablo Stampa, para que remita cincuenta familias agricultoras á fin de establecer el primer plantel de esta Colonia.

Asígnasele como compensacion de sus servicios y gastos la cantidad de ciento cincuenta pesos fuertes mensuales que serán imputados á la citada ley de 15 de Octubre.

La Comisaria de Inmigracion dará al señor Stampa todas las instrucciones necesarias para el mejor desempeño de su comision.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Comisaria de Inmigracion

Buenos Aires, Diciembre 2 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

La Compañía de Lavarello y la de Chargeurs Reunis, representada por el Sr. Jolly y Ca., proponen traer de Génova y del Havre respectivamente, los inmigrantes que el Sr. Consul del Tirol está encargado de enviar, ofreciendo hacer este servicio por el precio de cincuenta pesos fuertes por pasajero adulto, y los niños menores de doce años en la proporcion que es de práctica.

El precio general es sesenta pesos desde Génova, por cuya razon creo aceptable la propuesta tratándose de tan corto número de pasajeros, y por tanto ruego á V. E. se sirva autorizarme para aceptarla.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Buenos Aires, Diciembre 7 de 1875.

Autorízase al Comisario General de Inmigracion para contratar con los Sres. Jolly y Ca. el transporte de los Inmigrantes que deben ser conducidos del Tirol de conformidad á las propuestas hechas, de que ha dado conocimiento en la presente nota.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Marzo 22 de 1876.

Resultando de lo informado por la Comision General de Inmigracion que D. Pablo Stampa nombrado por decreto de 30 de Noviembre ppdo. en Comision para elegir y trasportar de Europa las familias que deben establecerse, en los terrenos cedidos por el Gobierno de Entre-Rios en la Villa Libertad, ha llenado satisfactoriamente las instrucciones que le fueron dadas para la ejecucion de su cometido y considerando:

1° Que deben llegar en breve esas familias y es conveniente que el mismo comisionado se traslade al punto donde deben ser colocadas para preparar lo necesario á su establecimiento y darles posesion de las tierras, proveyéndolas de los medios indispensables á fin de que inmediatamente se dediquen á su cultivo.

2° Que debe establecerse la Administracion de la Colonia para obtener el cumplimiento de los contratos celebrados con los inmigrantes.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1° Apruébanse las medidas tomadas por D. Pablo Stampa en el desempeño de la Comision que le fué confiada.

2° Apruébanse igualmente las disposiciones tomadas por la Comisaria General para el establecimiento de los inmigrantes en la Colonia «Libertad».

3° Nómbrase á D. Pablo Stampa administrador de la Colonia con el mismo sueldo de que goza actualmente.

4° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Marzo 29 de 1876.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que han llegado diez y nueve familias de las cincuenta contratadas en el Tirol para la Colonia «Libertad» y siendo necesario proveer á su administracion, pido á V. E. autorizacion para nombrar un ayudante del Comisario Administrador con el sueldo de sesenta pesos fuertes y cuatro trabajadores soldados con el sueldo de treinta pesos cada uno.

Esta propuesta está de acuerdo con lo propuesto por V. E. en el proyecto de ley presentado al Honorable Congreso que acuerda diez trabajadores soldados.

Además es de absoluta necesidad para la administracion de la Colonia, pues el Administrador necesita quien lleve los libros, haga las distribuciones y lo supla en caso de ausencia obligado por la naturaleza misma de su oficio.

Los peones son indispensables para picar carretas, construcciones, pastoreo de animales, delineaciones y multitud de trabajos que no escapan á la penetracion de V. E.

Las demás familias saldrán en los primeros dias de Abril, pues no tuvieron tiempo de prepararse, debian haberse embarcado treinta, pero las autoridades de Génova impidieron el embarque de trece familias, porque los niños no estaban vacunados. Estas últimas saldrian en este mes.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Buenos Aires, Abril 18 de 1876.

En vista de lo espuesto por el Comisario General de Inmigracion sobre la necesidad de proveer del personal necesario á la Administracion de la Colonia «Libertad» en la Provincia de Entre-Rios,

El Presidente de la República resuelve autorizar al espresado Comisario General para que nombre el ayudante y los cuatro peones que propone con los sueldos de ₧ 60 el primero y ₧ 30 los segundos.

Comuníquese á quien corresponda, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA

SIMON DE IRIONDO.

Colonia en los Rios IV. y V.

Buenos Aires, Mayo 26 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

He tenido el honor de recibir la nota de V. E. fecha 19 del corriente en que se me comunica que habiendo el Gobierno de Córdoba solicitado la cooperacion del de la Nacion, para la fundacion de Colonias en los Rios 4° y V se me previene que por resolucion de esta fecha, el Gobierno ha dispuesto que esta Comisaria General de Inmigracion, haciendo uso de los medios y recursos destinados á este objeto, preste su concurso al citado Gobierno, conforme á las indicaciones que se espresan en la nota que en cópia se acompaña.

El Administrador de las mencionadas Colonias, se dirige á esta reparticion con la solicitud adjunta, y que elevo á V. E. para la resolucion que corresponda, pues esta Co-

misaria no tiene fondos asignados en el presupuesto, para proveer esa clase de pedidos.

La única cooperacion que esta reparticion puede prestar es la de contribuir á la poblacion de esas Colonias y transportar gratis los inmigrantes y sus equipajes hasta el Rio 4° ó hasta las mismas Colonias: entendiéndose por equipaje el que como tal se admite á bordo de los vapores, debiendo todo exceso ser pagado por los interesados.

A este respecto ruego á V. E. no haga concesion ninguna, pues son incalculables, los abusos que se cometen.

Inmigrante ha habido que se ha hecho costear hasta Salta con ochenta arrobas de equipaje.

Por último me permito indicar respetuosamente á V. E. que si se accede á lo que pide el Administrador de las Colonias, sería mas conveniente dar el auxilio en dinero; poniendo á disposicion del Gobierno de Córdoba, la suma de mil quinientos pesos fuertes para la compra de los útiles, compra que puede hacerse en Rio 4°

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Buenos Aires, Junio 13 de 1875.

Visto lo informado por la Comisaria General de Inmigracion en la solicitud elevada por el Administrador de las Colonias que están estableciéndose entre las de Rio IV y V. de la provincia de Córdoba y en mérito de las razones espuestas por el Gobierno de esta Provincia al solicitar la proteccion de la Nacion para fundar estas Colonias.

Autorizase al Comisario General de Inmigracion para que de los fondos destinados al fomento de la inmigracion, entregue al Gobierno de Córdoba la cantidad de mil quinientos pesos fuertes (₡ 1,500) que importan los útiles pedidos.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

ANEXO E

GOBIERNO DEL CHACO

Villa Occidental, Julio 16 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

En la conveniencia de acompañar al Dr. Rocha durante la comision que el Exmo. Gobierno le encomendó, no he podido, ni he creido conveniente entender por completo en los asuntos de la gobernacion del Chaco hasta el dia 12 del corriente, en que ella me ha sido entregada, no obstante el íntimo deseo que me animaba de hacerme cargo de un puesto, en el cual, impulsado por la voluntad y la confianza del Gobierno, no dudo me será permitida la noble satisfaccion de perseverar útilmente en obsequio de la patria.

La contrariedad de ideas como la injusticable y débil autoridad de escritores conocidos que niegan ó aumentan el número de entradas que el Pilcomayo ofrece sobre la márgen del Rio Paraguay, reunidos á la absoluta carencia de datos, debido á la negligencia del mayor número de los habitantes y naturales de estas regiones, son asuntos que me preocupan diariamente, teniendo en cuenta ja imperiosa necesidad de aclarar estas dudas, dando así un paso hácia los intereses industriales de la tierra; porque, si efectivamente llega en tiempo no lejano á resolverse la navegacion fácil del Pilcomayo, no solo se

aumentará la riqueza de nuestro comercio, sino tambien que, muy grata será la satisfaccion de todos, cuando la República Argentina ligada á la de Bolivia por los estre-mos de una cinta de agua pueda tenderle una mano fra-ternal y decirle: «Este es el vehículo que en adelante arrastrará tus importantes y variados productos á los grandes mercados del mundo.

Bajo la influencia de estas ideas, y creyendo interpretar los deseos vehementes de V. E. y de toda la administra-cion actual, he resuelto emprender en breves dias una expedicion tan séria y provechosa cuanto lo permitan los elementos que se hallan á mi alcance, con la mira no solo de conocer los verdaderos afluentes del Pilcoma-yo que remontaré hasta donde sea posible, sino tam-bien observando minuciosamente su constitucion en ge-neral, la importancia de los productos naturales que se hallan en su márgen hasta hoy muy poco conocidos, y en especialdad, fijar en el borde occidental de su confluen-cia con el Rio Paraguay las tierras mas altas y de fácil y de provechosa situacion al establecimiento de poblacio-nes pastoriles y agrícolas; todo lo que detenidamente y en oportunidamente comunicaré á V. E., con tanto in-terés, cuanto que, acontecimientos futuros, puedan influir en las conveniencias del Exmo. Gobierno á crear nuevos pueblos.

Es muy posible que durante este viaje preliminar de exploraciones en mayor escala, y que necesitarán el apo-yo eficaz y directo del Gobierno, me encuentre con algu-na de las numerosas tribus indígenas, que precisamente en esta estacion del año disfrutan los beneficios de la pesca y de la caza á las márgenes de estos rios. Presu-mo que el rigor y trato poco adecuado y subversivo á nuestros propios intereses, y que ha retirado de estas comarcas aun á los mismos indios amigos, que hace tres

años frecuentaban y comerciaban en esta Villa, nos prepara un recibimiento poco afectuoso que me propongo dominar mas que por la fuerza, con las simpatías que desde largo tiempo gozo entre ellos, y que ya me fueron manifestadas á mi paso por Corrientes por algunos indios moradores á la ribera contraria, ofreciéndoles tambien seguridades de lealtad y proteccion, acompañadas por algunos vestuarios y otros objetos adecuados y de poco valor, é invitándolos á convenciones amistosas que con la aprobacion de V. E. podrian celebrarse en adelante, á fin de que poseidos de la confianza y del agradecimiento á que son susceptibles estas tribus, cuando se les trata con cariño y con justicia, puedan hacerse acreedores á nuestra benevolencia y proteccion, medio muy erradamente considerado hasta hoy; pero único á mi juicio de arribar con felicidad y por medios decorosos y humanos al mejor aprovechamiento de muchos miles de indigenas, que inútiles y agenos á los goces de la civilizacion, viven errando por las bastísimas soledades de esta region.

Debo prevenir á V. E. que esta expedicion tendrá lugar por agua, y solo con un personal de treinta hombres, que conceptúo suficiente al objeto que me propongo.

Creo, Sr. Ministro, que estos propósitos responden á las instrucciones que tengo recibidas y á la voluntad y deseo del Exmo. Gobierno, lo que me anima á esperar que ellos serán satisfactoriamente aprobados.

Dios guarde á V. E.

NAPOLEON UAIBURU.

Luis J. Fontana.

Secretario.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 20 de 1875.

Contéstese lo acordado.

IRIONDO.

Buenos Aires, Setiembre 12 de 1875.

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

Nombrado Gobernador del Chaco por Superior Decreto de 19 de Febrero del corriente año, por motivos que son conocidos de V. E., recién en Junio último pude ponerme en marcha á Villa Occidental, y tomar posesion del puesto que se me ha conferido, el cual me impone el deber de hacer á V. E. una esposicion franca del estado en que se encuentra actualmente ese territorio, indicándole, á la vez, las medidas que, á mi juicio, es menester adoptar para proveer á su administracion regular, mediante lo cual, espero que en poco tiempo esos lugares desiertos y desconocidos hoy en casi su totalidad, han de convertirse en importantes centros de poblacion y de comercio, alimentado por los múltiples y variados productos de que es susceptible su suelo feraz, cubierto de inmensos bosques de maderas de construccion de superior calidad, cuya explotacion, por sí sola, es ya un importante ramo de industria.

Desde luego, debo llamar la atencion de V. E. sobre la Memoria presentada por el encargado del Gobierno del Chaco en 30 de Enero de 1874, la cual se registra en la

Memoria del Departamento del Interior del mismo año. Ella es bastante circunstanciada, y demuestra que nada se habia hecho hasta entónces, en cuanto á la construccion de los edificios públicos mas indispensables, y muy poco en materia de administracion; así es que lo único que tengo que agregar sobre el particular, es que en el tiempo que ha transcurrido, la poblacion ha disminuido, y por consiguiente la industria; habiendo quedado varios establecimientos abandonados por sus propietarios.

I

La Ley de 18 de Octubre de 1872 provee á la administracion del territorio del Chaco, y es con arreglo á sus prescripciones que se encuentran establecidas en Villa Occidental, una Comision Municipal y un Juzgado de Paz.

A pesar de los buenos deseos de que están animados los que ejercen esos puestos, están muy lejos de llenar los deberes que ellos les imponen, pues su buena voluntad se estrella contra la carencia absoluta de renta municipal, la que puede crearse sin dificultad por los medios que mas adelante me propongo indicar.

El Juez de Paz, es indispensable que sea rentado. De lo contrario no será posible, en manera alguna, que ese puesto tan importante en esa localidad, sea desempeñado por una persona medianamente instruida, que pueda aplicar racionalmente las leyes sobre justicia nacional, de conformidad á lo prescripto en la que antes he citado, y á quien se le pueda exigir el trabajo que es menester, por lo ménos, para el despacho de demandas judiciales.

La Policía está encargada en Villa Occidental al Capitan del Puerto, pero su accion no se estiende ni puede estenderse mas allá de los estrechos límites de la pobla-

cion, siendo así que fuera de ella es donde se hace mas necesaria su influencia.

Sin perjuicio de los Comisarios que establece la ley de 18 de Octubre de 1872, en las poblaciones que no escedan de 800 habitantes, lo que por ahora no tiene aplicacion; sin perjuicio, decia, de establecer esa autoridad municipal cuando convenga, es menester la creacion de un comisario especialmente encargado de hacer la policia en los numerosos obrajes de cortes de maderas, que están situados, en su mayor parte, en el espacio comprendido entre los rios Bermejo y Pilcomayo, en cuyos establecimientos se ocupan mas de 1000 trabajadores.

Este empleado debe tambien ser convenientemente rentado, siendo su deber recorrer constantemente todos los obrajes, impidiendo que se cometan en ellos, impunemente, los desórdenes que son tan frecuentes, y ejerciendo, al mismo tiempo, cierta vijilancia que es indispensable en el corte de maderas que hasta aquí se hace de una manera irregular, como paso á demostrarlo.

II

En la zona comprendida desde la desembocadura del rio Bermejo en el Paraguay, hasta la del Pilcomayo, se encuentran establecidos mas de 50 obrajes que se ocupan de la esplotacion de los bosques de la costa, de donde extraen una fuerte cantidad de maderas de construccion de superior calidad, las que son transportadas á distintos puntos por el rio Paraguay.

Los propietarios de esos establecimientos, á nadie han pedido permiso para fundarlos: cada uno se ha situado en el lugar que ha creido mas adecuado para emprender sus trabajos, y allí ha colocado sus trabajadores, los cuales, en gran parte, son indios del Chaco.

La accion de las autoridades de Villa Occidental, no

alcanza á esos lugares ; así es que las diferencias que se suscitan entre sus habitantes, las dirimen entre ellos mismos, prevaleciendo, como es consiguiente, el derecho del mas fuerte, lo que dá lugar á los frecuentes desórdenes de que he hablado.

Para organizar allí un sistema regular de Administracion, sería menester prohibir á todos los empresarios de los obrajes actuales que puedan continuar sus trabajos sin conocimiento y autorizacion del Gobernador de ese territorio, exigir á los que quieran establecerlos en lo sucesivo, igual requisito.

Ademas, debiera autorizarse al espresado Gobernador para gravar, con un impuesto moderado, el corte de maderas á razon de (10 cts.) diez centavos fuertes por trozo, por ejemplo, cuyo producido lo percibiria la Municipalidad de Villa Occidental, mientras no se establezcan centros de poblacion en cuya jurisdiccion territorial estén comprendidos los obrajes. De ese modo, la autoridad tendria conocimiento oficial, mas ó ménos exacto, por medio de un registro que llevaría al efecto, del número de obrajes, de la ubicacion de cada uno de ellos, el número de trabajadores que emplea, la cantidad de maderas que corta, etc, datos, sin los cuales no es posible organizar una regular administracion.

El Comisario, de que he hablado, estaría encargado, además, de vijilar la estraccion de maderas de los obrajes, impidiendo que los buques que van frecuentemente á cargarlas, (muchos de ellos para esportarlas fuera de la República), lo hagan sin arreglar préviamente sus papeles, y llenar todos los requisitos legales.

Para este servicio convendría destinar el vapor «Choelechoel» y una partida de seis ú ocho hombres de la misma guarnicion de Villa Occidental, que á las órdenes del Comisario, haría la policia en esos lugares.

Con la adopcion de esas medidas se conseguiría, aparte de los objetos que dejo indicados, otro todavia mas importante, sobre el cual me permito llamar muy especialmente la atencion de V. E. Se traería á la vida civilizada á las distintas tribus nómadas de indios salvajes que pululan en el Chaco, entrando en relaciones pacíficas con ellos, y utilizando sus servicios en pró del desenvolvimiento de la industria.

III

En efecto, el principal elemento que se precisa para la explotacion de las abundantes riquezas naturales que contienen esos fértiles territorios, desiertos hoy casi en su totalidad, es la poblacion, pues la que existe actualmente en Villa Occidental es insuficiente para los trabajos allí establecidos; de consiguiente no es difícil comprender cuan conveniente seria convertir á los indios salvajes, hostiles hasta ahora á toda civilizacion, en otros tantos colaboradores del progreso de esas comarcas. Y si á esto se agrega que la consecucion de tan importante objeto no impondria sacrificios de consideracion al Tesoro Nacional, V. E. convendrá conmigo en que es menester, desde luego, poner manos á la obra.

En la estensa Memoria que, como Comandante en Gefe de la frontera de Salta, pasé al Ministerio de la Guerra en 1873, sobre la cual me permito llamar la atencion de V. E., consignaba estas palabras:

«No ha sido la fuerza armada ni la diligencia de los misioneros, los elementos que poniéndose en juego, hayan «reducido este número de indios (1,028 familias), sino sus «propios intereses creados por la necesidad que de esos «brazos tenian los agricultores de las Provincias de Salta «y Jujuy, que, catequizándolos progresivamente y creán-

«doles necesidades, predispusieron el ánimo de los indios á soportar friamente, tal vez, y sin resistencia, el que avanzaran las poblaciones cristianas por las costas del Río Bermejo, tomando sus propios terrenos.»

Esas observaciones las consignaba en mi memoria aludida, despues de una larga esperiencia y de haber puesto en práctica los medios de reducir á esos indios, estableciendo relaciones pacíficas con ellos, sin usar ninguna medida de rigor, lo cual produjo el resultado satisfactorio que era de esperarse, cual fué el de conseguir asimilar esas tribus salvajes á las poblaciones cristianas, evitando, como es consiguiente, sus depredaciones.— Actualmente «viven á la costa del Río Bermejo en ambas márgenes en los terrenos poblados para establecimientos de campo, y al interior de la línea de frontera: están sometidas y se emplean algunos como peones de campo en las estancias y otros en sembradíos; el resto se ocupa, durante siete meses del año, en los establecimientos de agricultura en las provincias de Salta y Jujuy, y algunos de ellos en el servicio militar de fronteras como auxiliares.»

En la Villa Occidental y en todo el territorio del Chaco, no se ha hecho esfuerzo alguno para atraer á los indios, y mas bien, por el contrario, los abusos cometidos con ellos, han dado por resultado su completo alejamiento de las poblaciones.

Allí, como en la frontera de Salta, antes de mi presencia en ella, los vecinos trataban de aprovechar del trabajo de estos infelices, esplotando su ignorancia, defraudándoles el salario y exacerbándolos con especulaciones innobles, hasta hacerlos abandonar sus tierras y alejarse hasta donde pudieran vivir mejor en completa libertad y lejos de nuestro contacto, para lanzar luego sobre las poblaciones, invasiones depredatorias en represalia de los

escesos y arbitrariedades de que habian sido víctimas.

A todo esto ha dado lugar la falta de vijilancia de parte de las autoridades, y no podia ser de otro modo, desde que las de Villa Occidental, dadas sus condiciones actuales, no pueden estender su accion á larga distancia, y tienen, mal de su grado, que circunscribirla á una órbita muy estrecha que es indispensable dilatarla.

Esto se conseguiria con el nombramiento del Comisario de que he hablado, por medio del cual se establecerian relaciones con las tribus salvajes del desierto; y no dudo que los esfuerzos que se hicieran en este sentido, serian coronados, en poco tiempo con un resultado tan satisfactorio como el que obtuve en la frontera de Salta.

La esperiencia adquirida durante mi larga permanencia en esos lugares, y el conomiento que poseo de la índole y tendencias de esos indios, que son los mismos que ocupan la zona comprendida entre el Bermejo y el Pilcomayo, me ponen en condicion de asegurar, desde luego, el buen éxito de los trabajos que se emprenderian en el sentido indicado.

IV

Pero ello's serian mas eficaces si se emprendiera una obra relativamente de poco costo, si él se compara con el resultado que daria y con la necesidad que se siente de ella.

Hablo de la conveniencia de construir un camino que, partiendo de la «Barranquera» ó «San Fernando» (Chaco frente á Corrientes sobre la costa del Rio Paraná) terminara en la Villa Occidental.

Sabido es que el ganado que se consume en la República del Paraguay, se esporta de las provincias de Entre-Rios y Corrientes, atravesando el Rio Paraná en el paso de la Patria ó Itapua, desde donde tienen que recorrer, hasta

llegar á las poblaciones, una vasta estension de pais, en su mayor parte despoblado.

Los que especulan en ese ramo tan importante de comercio, tienen que esponerse, por consiguiente, á las eventualidades de un viage penoso é incómodo por lugares inundados y pantanosos, con absoluta escasez de pastos (pues los pocos que hay son de mala clase y dañosos para el ganado) lo que da lugar á pérdidas considerables, además de las conocidas arbitrariedades de que son víctimas, ejercidas por las autoridades paraguayas del tránsito.

De consiguiente, ese ramo tan importante de comercio, que á no tener tan graves inconvenientes, se explotaria en grande escala, se encuentra en la actualidad limitado; y el modo de fomentarlo y darle mayor amplitud, seria abrir el camino que indico.

Por él se esportaria, con grandes comodidades, un número de ganados muy crecido, y se obtendrian ademas, otras ventajas de que me ocuparé en seguida.

El paso de los ganados por el Paraná, en frente de Corrientes, y de Villa Occidental al Paraguay, se haria con la misma facilidad que se hace por el Paso de la Patria, en chatas, y el de los rios Bermejo y Pilcomayo, seria mucho mas fácil que el del Tebicuarí, cuyos inmensos carrizales ofrecen sérias dificultades, ocasionando, las mas veces, considerables demoras, como sucede tambien con otros varios riachos, en la costa Paraguaya.

Todo el trayecto que tendria que seguir el indicado camino desde San Fernando hasta Villa Occidental, es llano y con abundantes pastos y aguadas; asi es que para hacerlo practicable para rodados, no habria mas que cortar el bosque que lo cubre en gran parte de su estension.

Una vez emprendida esta obra tan necesaria, seria conveniente construir, á la vez, una línea telegráfica que ligue

á Corrientes con Villa Occidental, y por consiguiente con el resto de la República, lo que tampoco sería muy oneroso para el Tesoro Nacional.

La apertura de ese camino, aparte de facilitar la esportacion de los ganados, simplificaría sobre manera el conocimiento de todo el territorio comprendido entre los rios Bermejo y Pilcomayo, del cual, apenas son conocidos algunos puntos sobre la costa del rio Paraguay; reconocimiento que daría por resultado ponernos en actitud de colonizar una estension de mas de 70 leguas, de Norte á Sud, sobre el litoral del rio Paraguay con doble distancia sobre la costa de los rios Pilcomayo y Bermejo.

El costo que demandaría al Gobierno General la construccion del camino y del telégrafo de que me ocupo, no sería de consideracion.

Bastaría destinar cincuenta soldados de los que guarnece actualmente Villa Occidental, y cincuenta peones, que también sería conveniente armar para hacer concurrir 200 indios al trabajo, y en tal caso el gasto efectivo que tendría que hacerse, sería el siguiente:

Salario de cincuenta peones á pesos fuertes 15, mensuales cada uno en 90 dias que durará la obra.

Prendas de vestuario etc., que habría que dar á 200 indios en remuneracion de noventa dias de trabajo, cuyo costo no excedería de pesos fuertes 15 por cada uno.

Racionamiento para peones é indios en 90 dias en la misma forma que se da á la tropa de ejército.

Herramientas para 250 hombres, compuestas de hachas, palas, picos, etc.

Alambres, aisladores y aparatos para el telégrafo, pues los postes se cortarían de los mismos bosques que habría que atravesar para abrir el camino.

Todo ese trabajo, se ejecutaría en 90 dias, á mas tardar

y, como he demostrado, su costo sería relativamente insignificante para la Nación. .

V

De esa vasta zona de territorio la única parte que, como he dicho ántes, es algo conocida, es la que se estiende sobre la márgen Occidental del rio Paraguay, á donde se encuentran puntos convenientemente situados para establecer poblaciones, tanto por su clima benigno, por la altura del terreno que le pone á cubierto de inundaciones, como por su posicion estratégica, y la comodidad que ofrecen para el desembarque,

La conveniencia de establecer en ellos poblaciones que están llamadas á prosperar en poco tiempo, y convertirse en otros tantos puertos argentinos sobre el litoral del Paraguay, me ha decidido á hacer algunas investigaciones sobre la naturaleza de esos lugares; y de ellas resultan que, no obstante estar la márgen Occidental del rio Paraguay sujeta á inundaciones, existen algunos bordos altos que se adaptan para erigir en ellos las poblaciones que indico.

Partiendo de la desembocadura del Bermejo hácia el Norte, y á distancia de 3 á 4 leguas, se encuentra el primer punto; el segundo [como á 15 leguas del anterior] es el designado por los navegantes con el nombre de «Herradura», borde mas estenso que los demás que existen sobre la costa, de terreno firme y elevado; el tercero [veinte leguas mas arriba del anterior] es el denominado «Formoso», que á mas de tener una larga estension de terreno firme sobre el rio Paraguay, se prolonga hasta la «Laguna de Oca» á la que se penetra por un riacho de bastante profundidad; y el cuarto [á catorce leguas del anterior, y diez y siete

mas ó menos, de la desembocadura del Pilcomayo] es el denominado «Monte Claro» . . .

La manera de poblar esos puntos, casi equidistantes entre sí, seria por medio de un sistema de colonizacion; pero para esto seria menester, desde luego, establecer en cada uno de ellos un destacamento de 30 á 40 hombres de la guarnicion que actualmente tiene la Villa Occidental, lo que no recargaria con gran gasto al Erario.

Ocupados así esos puntos, abierto el camino y establecido el telégrafo de la Barranquera á Villa Occidental, é instalado el Comisario de Policia que arriba indico, no necesito esforzarme en demostrar á V. E. cuantas ventajas reportariamos de esa combinacion, que daria por resultado inmediato atraer á los indios, preparando de este modo el terreno para la colonizacion, á lo que se prestan admirablemente esos lugares; mucho mas una vez que sean puestos á cubierto de las depredaciones de los salvages.

En ningun otro territorio de propiedad pública nacional pudiera establecerse colonias con la perspectiva de un éxito mas halagüeño que en el comprendido entre los rios Bermejo y Pilcomayo; y como del estudio detenido que he hecho de todo lo que se relaciona con el progreso del Chaco, deduzco que la colonizacion es su base principal, voy á permitirme emitir las ideas que tengo respecto del sistema que debiera adoptarse.

El terreno situado sobre la márgen Occidental del rio Paraguay, está sugeto, como lo he dicho antes, en lo general, á inundaciones periódicas, las que han formado esteros, que si bien no seria muy costoso hacer desaparecer por medio de desagües, no creo que seria prudente emprender esa clase de trabajos por ahora, teniendo, como tenemos, terrenos altos y secos en una estension

mas que suficiente en los cuatro bordos que he determinado.

En ellos hay terrenos adaptables para la agricultura á las márgenes de los rios, y á medida que uno se aleja de ellos hácia el Chaco, desaparecen las ventajas para el labrador, pero se aumentan considerablemente las que ofrecen para la cria de ganados, que es menester fomentar, como el medio mas eficaz de ponerse en contacto con los indios, conquistando así el desierto, y asimilando sus habitantes á nuestras poblaciones.

El cuidado de los ganados exige á los pastores penetrar al desierto, y esto tiene que traer forzosamente el contacto con los indios, haciéndoles conocer las ventajas de la vida civilizada.

En este supuesto convendria mensurar los terrenos útiles adyacentes á cada uno de los puntos indicados, y dividirlos en tres secciones ó categorías.

1ª Elegir el punto mas adecuado para un pueblo sobre el rio Paraguay, dividirlos en manzanas de 100†100 metros, separadas por calles de 20 metros, escluyendo los necesarios y edificios públicos, y repartir los restantes entre los colonos ó pobladores.

2ª Esta seccion sería puramente agrícola, así es que se compondria de los terrenos adaptables para el cultivo, situados á continuacion del pueblo, los que se dividirian en lotes de 100 hectáreas cada uno, dejando entre la 1ª y la 2ª seccion un espacio de un kilómetro para égidos.

3ª Esta seccion debería delinear á continuacion de la 2ª, dejando un espacio de 10 kilómetros entre una y otra, que se destinaria para pastos comunes, y como ella sería ocupada esclusivamente en la cria de los ganados, convendria dividirla en lotes de 5 kilómetros por 5 cada una, de manera que se preste para mantener mil cabezas de

ganado vacuno que seria el máximun que pudiera contener, no obstante la buena calidad de los pastos.

Al hacer la delineacion de las secciones y su division, deben escluirse todos los terrenos cenagosos que no se prestan para la agricultura, sino mediante gastos para el desagüe que podria soportar el colono, ó por lo menos, entorpecerian el progreso de la agricultura, distrayendo sus fuerzas en trabajos que, por lo pronto, serian improductivos y dispendiosos.

Cien colonos con sus familias, apoyados por treinta soldados [los destacamentos que indico arriba que es menester situar en el Chaco] para ponerlos á cubierto de los amagos de los salvajes, seria el plantel para cada una de estas cuatro poblaciones.

Durante el primer año recibirian esos colonos para su manutencion, del mismo proveedor de las fuerzas de línea allí existentes, una racion de rancho y vicios de entretenimiento por cada gefe de familia, exactamente igual á la que recibe el soldado; y una racion de rancho simplemente, sin vicios, para cada dos individuos menores de la familia.

Este racionamiento solo se daria á las familias agricultoras que recibirian en propiedad un solar en el pueblo, y un lote de terreno para chacra, y ademas una yunta de bueyes, semillas y herramientas, es decir, arado, pala, pico y azada.

Vencido el primer año, devolverian los bueyes y herramientas, á escepcion de aquellos que hubieren cultivado una estension de terreno mayor de 4 hectáreas, que serian dispensados del cargo de devolucion, en premio de su laboriosidad, y como un estímulo para los demás.

Las condiciones para ser propietario serian las mismas establecidas en la ley de distribucion de terrenos en Villa Occidental.

Las familias que se dedicaran á la cria de ganados, no recibirían raciones ni herramientas de ninguna clase. Se les daría únicamente un solar en el pueblo y un lote de terreno para estancia; pero bajo la condicion precisa é indispensable de que el concesionario habria de poblarla en el primer año, con no menos de cien cabezas de ganado vacuno.

Prescindiré de otras esplicaciones meramente de detalle, pues me he propuesto únicamente dar á V. E. una idea general del modo como, á mi juicio, debieran colonizarse esos territorios, que estoy cierto que en poco tiempo progresarian estraordinariamente, y con mejor resultado que las demas colonias de la República.

Para dar esta seguridad, me fundo en las valiosísimas y variadas producciones de ese suelo privilegiado; tales como las ricas maderas que abundan en sus bosques vírgenes, la caña de azúcar, naranjas, café, tabaco, arroz, mandioca, maiz, trigo etc., etc., cuyo cultivo dá un resultado sorprendente, pues el terreno es igual al del Paraguay. Los esperimentos hechos en pequeña escala en Villa Occidental, comprueban este aserto.

VI

Otra de las necesidades sobre la cual quiero llamar la atencion de V. E. es la de destinar un vapor de poco calado y de mejores condiciones que el «Choelechoel» para el servicio del Gobierno del Chaco, pues es indispensable vigilar las costas y hacer reconocimientos en los distintós riachos que desembocan en el rio Paraguay.

El «Choelechoel» no se adapta absolutamente para esos objetos, por su mucho calado, por sus dimensiones en general, y por sus malas máquinas. El único servicio que puede prestar es el que he indicado antes, en la vigilancia

de los obrages de la costa; servicio que lo conceptúo importante.

El Gobierno que ha invertido ya desde hace seis meses, \$ 6,000, en el pago de composturas de ese vapor, sabé tambien que en su primer viage, en Junio último, á Corrientes conduciendo comunicaciones urgentes del entonces Gobernador del Chaco señor Alcorta, se inutilizó y no pudo regresar en veinte dias.

Si se pusiera á disposicion del Gobernador del Chaco, un vapor de las condiciones espresadas, además del reconocimiento de los riachos, cuya conveniencia no necesito demostrar, el suscrito acometeria otra empresa mucho mas importante, cual es la esploracion del rio Pilcomayo, cuyas costas merecen un reconocimiento prolijo.

En 1721 el Padre Gabriel Patiño remontó este rio hasta una distancia de 471 $\frac{1}{2}$ leguas de su desembocadura en el Paraguay, viéndose obligado á retroceder por la tenaz resistencia que le oponian las numerosas tribus, de indios Tobas, que le salieron al encuentro, y no por haber encontrado otros obstáculos insuperables, pues las pequeñas caidas ó rápidos, como él los llama, que dificultaban el paso á su embarcacion, logró destruirlos á muy poca costa.

El conocimiento práctico que tengo de tres distintos puntos de la costa del Rio Pilcomayo, en el territorio Boliviano y en el de esta República, que he tenido ocasion de tocar en las diferentes escursiones que he efectuado al interior del Chaco, durante mi larga permanencia en la frontera de Salta, y últimamente la navegacion que he hecho de él en el espacio de 13 leguas, entrando por su desembocadura en el Paraguay, de cuya operacion me propongo informar á V. E. detenidamente por separado; el conocimiento práctico, decia, que tengo de ese rio, me

hace creer exagerada la asercion del P. Patiño, respecto de las 471 $\frac{1}{2}$ leguas que recorrió sin arribar á las Juntas del Pilaya en la República Boliviana, pues en 172 leguas geográficas que médian entre ese punto y el rio Paraguay, parece imposible que el Pilcomayo recorra una triple distancia, por mas tortuosidades que tenga, atenta la topografía del terreno en la parte que no es conocida.

Y es á la verdad sorprendente, que en mas de siglo y medio que ha transcurrido desde que tuvo lugar la esploracion del P. Patiño, no hayamos adelantado una línea sobre el conocimiento del Pilcomayo y sus costas. Pero lo que es mas asombroso todavia, es que Bolivia, cuya situacion mediterránea le es tan inconveniente, no haya empeñado los esfuerzos que debiera en habilitar esta vía fluvial, que con mas facilidad que cualquiera otra, la pondria en contacto con el Atlántico, abriendo nuevos horizontes á su comercio.

Las únicas tentativas hechas en ese sentido, tuvieron lugar en los años de 1843 por Magariños y 1844 por Van Nivel, uno y otro, durante la administracion del General Ballivian; partiendo ambos de la confluencia de los rios Pilaya y Pilcomayo, habiendo avanzado, el primero, hasta un lugar que denominó Puerto Magariños (distante 27 leguas del punto de partida) de donde retrocedió, porque el buque que habia construido tenia demasiado calado.

Al año siguiente Van Nivel, con mejores elementos, avanzó mas al interior del Chaco, pero no tuvo la constancia que requieren empresas de esta naturaleza, y regresó aterrado por el número de indios que le salió al encuentro, el que hace subir á 80,000, cifra muy exagerada á juicio de todo el que tiene una idea mas ó menos aproximada de las distintas tribus salvajes que ocupan las márgenes del Pilcomayo, cuyo número, no puede pasar de 20,000.

De los lijeros apuntes que han quedado del viaje de Van Nivel, del diario del P. Patiño, y del conocimiento práctico que poseo de algunos puntos sobre el Pilcomayo, se deduce que es un rio cuyo cauce está sugeto á variaciones como el del Rio Bermejo, sin que esto obste á que él sea navegable para embarcaciones de poco calado, tales como las que la compañía de navegacion á vapor del Rio Bermejo acaba de construir y poner en ejercicio con muy buen éxito.

Todos esos antecedentes, son otras tantas probabilidades del resultado satisfactorio que se obtendria del reconocimiento del Rio Pilcomayo desde su desembocadura en el Paraguay, hasta su confluencia con el Pilaya, que es donde empiezan las poblaciones de Bolivia; y el conocimiento que tengo de las ventajas que va á reportar á esta República como la de Bolivia de la apertura de esta via de comunicacion, tan fácil y barata, me ha decidido á llamar la atencion de V. E. sobre este asunto que lo creo de gran conveniencia.

Aun en el caso de que la esploracion que propongo, no diera otro resultado que el de ponernos en contacto con las tribus de indios salvajes que pueblan ambas márgenes del Pilcomayo, las relaciones pacíficas que con ellos se entablarian para traerlos á la vida civilizada y convertirlos en un elemento de trabajo, nos serian de incalculable utilidad.

Y sobre todo, el costo que demandaria ese reconocimiento, no seria de consideracion.

El, pudiera efectuarse en el mismo vapor que pido para la vigilancia de las costas, y esploracion de los riachos que desembocan en el Paraguay, siempre que fuera adoptable por su poco calado.

Su máquina no consumiría carbon sino leña, que habien-

do en ambas márgenes del Pilcomayo, se obtendría sin hacer gasto alguno.

Necesitaria 2 maquinistas, uno 1º y otro 2º; dos patrones 1º y 2º; y la tripulación se compondría de 20 ó 25 soldados que servirían para todo lo que se relacione con el buque conteniendo, á la vez, á una conveniente distancia, á los indios que intentaran atacar á los expedicionarios.

Los víveres, costarían muy poco mas de lo que cuesta la ración que recibe diariamente el soldado: pues bastaría carne seca y algunos otros víveres secos.

Convendría, además, llevar algunas prendas de vestuario, tabaco y baratijas para regalar á los indios, atrayéndolos por medio de esos halagos.

La estación mas apropiada para llevar á cabo esa expedición, la sería del verano.

Partiendo de Villa Occidental el 1º de Enero próximo, no tardaría, estoy cierto, dos meses en regresar, despues de haber subido hasta las Juntas del Pilaya (Bolivia), á ménos que hubiese encontrado algun obstáculo insuperable.

VII

El objeto que me he propuesto al dirigirme á V. E. por medio de la presente, ha sido manifestarle con franqueza el estado actual de los territorios del Chaco, confiados á mi administración, y las disposiciones que á mi juicio es menester adoptar, tanto para llenar las necesidades mas sentidas en esos lugares, como para promover el progreso á que están llamados.

Para la consecución de este propósito creo que debiera empezarse por establecer las vías de comunicación que he indicado, para lo cual es indispensable que se aumente al personal de que actualmente se compone el Gobierno del Chaco, un ingeniero.

La presencia de este empleado, es allí indispensable, para los distintos estudios que es menester hacer para delinear las poblaciones etc.; y como él tendría ocupacion constante, se hace necesaria su permanencia en Villa Occidental.

Esta sería, de consiguiente, una nueva partida que debiera agregarse al presupuesto del Gobierno del Chaco, al mismo tiempo que otras que responden á necesidades bien sentidas, como lo he demostrado en el curso de la presente.

Todo ese aumento sería el siguiente:

	<u>Mensual</u>	<u>Anual</u>
Un Ingeniero.	₡ 250	₡ 3000
Un Comisario de Policía.	« 100	« 1200
Un Juez de Paz.	« 100	« 1200
Subvencion á la Municipalidad.	« 100	« 1200

La subvencion á la Municipalidad sería mientras ella se hiciera de recursos propios, lo que tendría lugar una vez establecido el pequeño impuesto sobre el corte de maderas que he indicado; así es que solo las tres primeras partidas serian de carácter permanente.

Ellas montan, como se vé, á ₡ 450 mensuales; cantidad muy inferior á lo que economiza el Erario con motivo de varias supresiones que he creido conveniente hacer en la guarnicion de Villa Occidental, las que no habia consignado en el curso de la presente, por ser esta una materia de la competencia esclusiva del Ministerio de la Guerra.

En efecto, allí existia un Cuartel General compuesto de un número excesivo de empleados que acompañaban al Gobernador; de los cuales, inmediatamente de tomar posesion del Gobierno, creí conveniente suprimir, como lo hice,

la mayor parte, importando dicha supresion mas de \$ 1000 mensuales, en sueldos de Gefes, Oficiales é individuos de tropa.

Y aun pudiera hacerse otra economia no menos importante, disminuyendo el personal del Cuerpo Médico de Villa Occidental, el que es demasiado para una pequeña guarnicion como la que allí existe.

No terminaré esta Memoria sin manifestar á V. E. que notando á mi arribo á Villa Occidental la necesidad que habia de una publicacion periódica que hiciera conocer el movimiento de aquella localidad, y la pusiera en contacto con el mundo civilizado, estimulando asi el aumento de su poblacion y el desarrollo de su comercio é industria, procuré el establecimiento de una imprenta por medio de la cual se publica dos veces por semana «El Chaco», en número suficiente de ejemplares, para que circule con profusion, obteniendo, en cambio, todos los periódicos de la República, cuya lectura pone á los habitantes de esa localidad en condiciones de poder apreciar la marcha de los demas pueblos.

Dicho periódico se sostiene con la partida asignada en el Presupuesto para «Eventuales» del Gobierno del Chaco.

Esta ocasion me proporciona el honor de reiterar á V. E. las seguridades de mi respetuosa consideracion.

Dios guarde á V. E.

NAPOLEON URIBURU

Luis Jorge Fontana.

Secretario.

D E C R E T O

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 4 de 1875.

Vista la memoria presentada por el Gobierno del Chaco sobre los territorios de su jurisdiccion, y la conveniencia de proveer á su colonizacion, y considerando que la ley de 18 de Octubre de 1872 que establece el réjimen administrativo de estos territorios, prescribe la delineacion de pueblos y la fundacion de Colonias, autorizando al Ejecutivo á donar tierras para el fomento de su poblacion.

El Presidente de la República

DECRETA :

Art. 1º Los agrimensores que actualmente se encuentran en el territorio del Chaco frente á la Provincia de Corrientes, delineando los pueblos y colonias determinadas por la ley de 6 de Octubre de 1874 procederán á practicar igual operacion sobre la márgen occidental del Rio Paraguay en el territorio comprendido entre los rios Bermejo y Pilcomayo, para establecer dos pueblos y dos colonias en los parages que determine el Gobernador del Chaco.

Art. 2º La delineacion se hará de conformidad á lo establecido en la ley citada, debiendo ser de cien hectáreas cada suerte de chacra, y con arreglo á las instrucciones dadas por la Comision Inspectorá de Obras Públicas, respecto á rumbos, estension, calles, plazas y demas detalles.

Art. 3º El Gobernador del Chaco podrá hacer donacion de cuartos solares, suertes de quintas y de chacras en la

proporcion y bajo las condiciones establecidas en el art. 1° de la Ley.

Art. 4° La Comisaria General de Inmigracion prestará la cooperacion y auxilios necesarios para la fundacion y fomento de estas Colonias.

Art. 5° Los agrimensores practicarán tambien los estudios y delineacion de un camino desde San Fernando ó Barranqueras hasta Villa Occidental.

Art. 6° Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 7 de 1875.

Visto el precedente informe elevado por el Gobernador del Chaco, sobre la necesidad de proveer aquellos territorios de la Administracion de Justicia, Municipal y Policial, así como sobre la urgencia de dictar las medidas requeridas para regularizar la explotacion de sus bosques y explorar sus rios y territorios, y considerando:

1° Que la ley de 28 de Diciembre de 1872 establece el Gobierno y administracion de los territorios Nacionales del Chaco, proveyendo á su réjimen administrativo judicial y municipal, y facultando al P. E. para nombrar las autoridades necesarias para su ejercicio.

2° Que la ley de 6 de Octubre de 1874 que crea para una fraccion de estos territorios, una Gefatura política, no es sinó un complemento de la primera.

3° Que siendo el objeto de las citadas leyes fomentar la colonizacion de los espresados territorios, estableccn, por esto mismo, la necesidad de su exploracion asi como la de los rios que pueden ofrecer ventajas para su adelanto comercial.

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1° La Gefatura Política y demas autoridades creadas por la ley de 6 de Octubre de 1874 para la administracion de una parte de estos territorios, quedan subordinadas al Gobernador del Chaco.

Art. 2° El Gobernador del Chaco procederá al nombramiento de Juez de Paz y Comision Municipal en Villa Occidental; y en los demas puntos del territorio donde la poblacion lo requiera, se nombrará Juez de Paz ó por el Gobernador ó por el Gefe Político respectivamente, debiendo estar á su cargo las funciones Municipales.

Art. 3° Cuando la poblacion de cada seccion llegase al número de mil habitantes, los Jueces de Paz y Municipalidades serán elegidos por el vecindario á cuyo efecto será convocado por el Gobernador.

Art. 4° El servicio policial se hará tanto en los pueblos como en la campaña por las guarniciones creadas por las citadas leyes, para garantir el órden y seguridad en el territorio, debiendo dictarse por el Gobernador el correspondiente reglamento que elevará á este Ministerio para su aprobacion.

Art. 5° El Juez de Paz de la Villa Occidental gozará del sueldo que fije la ley, asignándose, entre tanto, para los

gastos de su empleo, la cantidad de cincuenta pesos fuertes al mes.

Art. 6° Organizado que sea el cuerpo de Ingenieros, se mandará uno á Villa Occidental á los objetos determinados en el precedente informe.

Art. 7° A las Municipalidades de los respectivos Municipios, y al Gobernador en los demas territorios, corresponde la reglamentacion sobre la explotacion de los bosques y demas productos naturales del suelo.

Art. 8° Comuníquese publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Gobernacion de los Territorios del Chaco.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

De acuerdo con los propósitos manifestados en nota fecha 16 de Julio, de emprender un breve viaje de exploracion al rio Pilcomayo, á efecto de determinar con precision algunos datos que consideraba de suma importancia, tanto para que V. E., en vista de ellos pudiese resolver con acierto problemas administrativos, políticos y económicos, como para dar solucion á diversas cues-

tiones internacionales que tienen estos territorios por único tema de discusion; con los escasos elementos que veinte y cuatro horas de tiempo se pudieron improvisar, emprendimos en la mañana del 23 de Julio próximo pasado, el viaje de exploracion en la lancha á vapor *Pericles*, llevando á su bordo una comitiva compuesta de 10 personas, siendo de estas 4 soldados del 1° de línea, armados de remington.

Los detalles minuciosos de la exploracion, los encontrará V. E. enumerados en el Diario de Navegacion que acompaño, llevado prolijamente por mi Secretario.

Despues de una breve demora empleada en la investigacion de las bocas del Pilcomayo, que, segun mi opinion, son dos, y por las que derrama sus aguas al Rio Paraguay, navegamos durante dos dias recorriendo 40 millas de estension.

La entrada del Pilcomayo se encuentra a 0'2 1/2 millas al Sud O. de la Asuncion del Paraguay. Su corriente es de 3 millas por hora, desalojando 180 metros cúbicos por segundo, siendo su diámetro medio, el de 40 méetros, y cuya profundidad, en su estado normal, no bajará de 5 piés.

El Pilcomayo arrastra sus aguas por un lecho de arena segun lo constatamos por medio de una sarda cuya base cubrimos con una lijero capa de sebo.

Sus aguas son claras y de un sabor agradable, notándose un marcado gusto á sustancias vegetales, impreso sin duda por las yerbas y zarzas de sus márgenes, y tal vez por las inmensas llanuras adyacentes, que en las épocas de grandes crecientes permanecen largo tiempo cubiertas por las aguas, no siendo exacto que estas sean amargas y saladas, como lo afirman algunos viajeros.

Los jesuítas en la época de su dominacion en el Paraguay, la recomendaban como eficaz depurativo de la sangre.

A efecto de conocer con certidumbre sus propiedades medicinales y su composicion química, recojí algunas bellotas que he traído á esta ciudad con el objeto de analizarla.

Las costas del Pilcomayo, no siguen un sistema uniforme, observándose que algunas veces son altas de 4 méetros y otras bajas y anegadizas, permitiendo el desborde de sus aguas en la mas leve creciente.

Las costas altas, llamadas tambien firmes, son perfectamente apropiadas para el establecimieuto de colonias, que pueden obtener de la fertilidad prodijiosa de este suelo vírjen, toda clase de producciones, ya sea dedicándolas á la agricultura ó bien al pastoreo.

Los bordes elevados del Pilcomayo se encuentran cubiertos de mantillo vejetal, tierra que por su composicion, parece haber sido preparada artificialmente por la mano del hombre, lo que constituye una ventaja inapreciable para el cultivo de la caña de azúcar, arroz, trigo, maiz, papas y demas productos de la agricultura.

Estas producciones podrian servir para la alimentacion de las colonias que se fundan allí, destinándose el exceso que resultase para la esportacion que se verificaria con suma facilidad y economía por su proximidad al embarcadero que en cualquier parte da acceso á buques de regular calado.

Cubren la superficie de estos terrenos, diferentes especies de gramineas y una variada vejetacion herbácea, sobre la que se levantan arbustos curiosísimos y árboles seculares, cuya talla se eleva á 80 y 100 piés, que pueden suministrar maderas de diferentes clases, inmejorables para toda clase de construcciones. Entre estos bosques se encuentra desde el durísimo urunday, cedro, quebracho y cincuenta mas, destinados para la confeccion de bellísimos muebles, así como para sostener el peso enor-

me de muelles, puentes, cascos de grandes embarcaciones y vehículos de todas clases; hasta el aromático guayacan negro y compacto como el azabache, el veteado palo de rosa, el fragante y saludable palo santo, y mil otros que la habilidad y buen gusto del artista sabrán convertir en preciosos y elegantes objetos de adorno, y en muebles para el uso doméstico; y si algunas de ellas no son útiles en este sentido, no por eso son menos apreciables, gozando de propiedades que las hacen indispensables y valiosos por su aplicacion á la medicina y á la industria.

El clima de esta localidad, como en todo el Chaco, es muy caloroso durante los tres meses de verano, siendo sumamente suave y benigno en el resto del año.

El aire atmosférico es bastante húmedo á causa de los vapores acuosos que se desprenden de su suelo constantemente cubierto por las aguas, y bañado por los rayos abrasadores de un sol tropical. No obstante, por uno de aquellos fenómenos incomprensibles, pero que no dejan duda, aun cuando se hallen en completa oposicion á las leyes fundamentales de fisica, estos grandes depósitos de aguas estancadas, nunca entran en descomposicion aparente, y aunque ella se efectúe, jamás desprenden miasmas pútridos y deletéreos á la salud del hombre y demas animales inferiores; siendo positivo y perfectamente constatado por la autoridad de científicos distinguidos, que este pais es, no solo uno de los mas productivos, sino tambien que se halla entre los mas sanos que se habitan en la superficie del mundo conocido.

Así, pues, la benignidad de un clima saludable, húmedo y tolerablemente caluroso, reunido á la fertilidad del suelo, son agentes que propenden necesariamente á la estabilidad del hombre y á la produccion espontánea ó poco trabajosa de innumerables productos valiosos, tales como la caña dulce, el bálsamo copaiba y muchas resinas

y sustancias tintóreas, tabaco, arroz, patatas, café, cacao, maiz, mandioca, maní; muchos frutos preciosos, entre los que recordamos la chirimoya y la banana, la naranja y limones de varias especies, el melon, sandía, varios frutos silvestres como el mamon, CARICAPAPAYA, y toda clase de hortalizas y hasta el trigo que tan erradamente se considera infecundo en esta zona, siendo un hecho inquestionable que á mediados del siglo pasado, el Paraguay esportó trigos que fueron aceptados y vendidos en Buenos Aires á buen precio: son datos suficientes á despertar el interés jeneral hácia este lado de la República, siempre que el Exmo. Gobierno coopere eficazmente hasta realizar lo que aun queda por hacer. Sin embargo de que el rio Pilcomayo no ha sido explorado convenientemente, abrigamos la esperanza de que ello sea posible, tal vez, hasta el llano elevado de Bolivia, teniendo en cuenta el prolijo exámen que hemos hecho de cuarenta millas, recorridas en nuestra lijera espedicion.

El delta del Pilcomayo, es en su mayor estension, bajo y anegadizo, pero, como se ha verificado, existen tambien tierras muy altas y libres de todo temor de ser inundadas, y ventajosamente situadas á la márjen de rios navegables; la direccion de su cauce y su forma, es, al parecer, la de un gran semi-círculo inclinado de N. E. á S. E. al través de los desiertos del Chaco, y parece fuera de duda que se forma de las aguas que se derraman desde las vertientes orientales de los Andes, desde los 10° á 22° corriendo de este modo por el estenso llano ligeramente inclinado que desde la region habitada de Bolivia, se estiende hasta la márjen Occidental del Rio Paraguay. Por estas razones la exploracion de este rio se hace indispensable al aumento de la riqueza pública; no solo porque ella nos dará conomiento positivo y la exploracion de una gran estension de los dominios de la República, sinó con la mira

de allanar los obstáculos de su navegacion hasta el puerto Magariños; habremos conseguido la introduccion á nuestros mercados de los ricos productos y artefactos elaborados anualmente por mas de cien mil habitantes de los territorios de Sucre y Tarija.

El SKETCH ó borrador topográfico que adjunto, dará á V. E. una idea bastante exacta de las vueltas del rio que nos ocupa, como tambien la prolija anotacion del sondage practicado durante la navegacion. Del mismo modo que el diario llevado, hora por hora, durante la navegacion, dará una idea de la geología del cauce del rio y ligera observacion de sus aguas, coma tambien la determinacion científica de aquella parte muy reducida de la fauna y de la flora, que no ha podido escapar al buen deseo, á pesar de lo limitado y rápido de nuestro reconocimiento.

Todas las tentativas de exploracion hechas en el siglo pasado por los PP. Patiño y Castañar, por Casales y por el mismo Azara, han sido sumamente deficientes.

Casi todos se limitan á estudiar el litoral, y eso á muy pocas leguas de la desembocadura del Pilcomayo en el Paraguay, juzgando las condiciones del suelo, la fauna y la flora del Chaco, por las del Paraguay; que si bien es cierto tienen gran analogía con las de estas regiones, existen, sin embargo, caracteres diferenciales entre unas y otras que no han sido determinados con precision ni observados debidamente.

Corregir los errores en que han incurrido, estudiar con criterio independiente estas regiones, darnos cuenta de sus riquezas y de las ventajas ó desventajas que se pueden ofrecer al hombre, es una tarea por demás provechosa, que debe imponerse al Gobierno de V. E. siempre animado por un ardiente deseo de propender, por todos los medios, á los adelantamientos materiales.

Es fuera de duda que todos los esfuerzos dirigidos en este sentido serán coronados de éxito.

La autorizada opinion de Delauce nos informa que el Pilcomayo es navegable en todas las estaciones del año, desde el puerto Magariños hasta las caidas del Caisa y desde allí hasta el centro de Bolivia; asegurando que entre esos dos puntos, se le reune el PÍLAYA, navegable tambien en todo tiempo.

La pequeña esploracion que, bajo mi direccion, se ha llevado á cabo, ha bastado para couvencernos de la practicabilidad de otras que, con mejores elementos y bajo los auspicios de V. E., debemos emprender.

Para realizar estos propósitos que responden á un alto interés público, solo necesitaríamos agregar á los elementos de esploracion que ya tenemos, un buen ingeniero, algunos instrumentos para hacer observaciones científicas y un pequeño vapor que tenga el menor calado posible; elementos todos que conceptúo de muy poco costo en relacion con los beneficios que de estas espediciones se pueden reportar.

Los vastísimos territorios del Chaco se hallan cruzados por diversos rios mas ó menos caudalosos que es indispensable conocer, á fin de levantar de ellos y de sus costas, los planos y estudios parciales que han de componer la carta general de esta region desconocida, como tambien los estudios y observaciones que, una vez terminados y reunidos, nos darán el conocimiento geológico de una gran parte de nuestro suelo que es completamente desconocido á la ciencia, y tambien de los productos orgánicos que se encuentran en la superficie de este país, el conocimiento de las tribus de salvages que contiene, y la apreciacion, hasta hoy dudosa, de su lengua, costumbres, y el número de ellos.

Medite V. E. un instante sobre las incalculables venta-

jas que obtendría la República, con el conocimiento perfecto de estas inmensas zonas de tierra, y no dudo que, convencido de la utilidad de una exploracion seria y formal, acordará los recursos que se necesitan para llevarla á cabo.

El país reclama para su engrandecimiento futuro aquellas dilatadas zonas, y es deber de los Poderes Públicos satisfacer esta exigencia.

Necesitamos entregar á la industria, nuevos campos de explotacion que ofrezcan al capital un empleo reproductivo, y nada les brindará mayores provechos que los que ofrece el Chaco. Parece que Dios ha querido reunir allí todas las ventajas naturales que se ven dispersas en el resto del mundo.

Necesitamos anunciar á la inmigracion que la República tiene nuevas tierras que ofrecerles, para que las fecunden con su trabajo; necesitamos, en fin, descorrer el velo que envuelve al Chaco, para hacerle accesible á la mirada ansiosa de la ciencia que cree encontrar entre esos bosques seculares, nuevos datos para su adelanto y progreso.

Finalmente, para recordar una vez mas á V. E. las riquezas que ofrece, no solo la fauna numerosa que ofrece ancho campo al comercio de las pieles preciosas, sino tambien de la vegetacion espléndida que nos rodea, me permito transcribir algunas palabras del ilustre y autorizado sábio francés Mr. Alcides D'Orbigny, hablando de las costas del Chaco desde lo que es hoy Villa Occidental, hasta frente á la ciudad de Corrientes, dice así:

“Las selvas que cubren la mayor parte de aquel país, bastarian, por sí solas, para proveer la mitad del mundo de maderas de construccion, igual en valor á las que produce el Paraguay, sin hablar de los palos para tinta, de

“las plantas medicinales, de las gomas, bálsamos, patatas, raíces, melones, cacao, etc., etc.»

«EN UNA PALABRA, LA PROVIDENCIA PARECE HABER REUNIDO EN AQUEL SUELO PRIVILEGIADO, CUANTO PUEDE SER NECESARIO, ÚTIL Ò AGRADABLE AL HOMBRE.»

Dios guarde á V. E.

NAPOLEON URIBURU.

Luis Jorge Fontana,
Secretario.

Corrientes, Enero 25 de 1876.

Al Exmo. Sr. Ministro del Departamento del Interior,
Dr. D. Simon de Iriondo.

Impuesto del parte telegráfico de V. E. el Sr. Pampin, Gobernador de Corrientes, en que le pedia trasmitiese la órden de espedicionar á las costas del Bermejo, con el objeto de recuperar las embarcaciones pertenecientes al Sr. Leguizamon que se hallaban en poder de los indios Tobas despues de haber asesinado al capitan Norte-Americano Mister Digney y cinco de sus tripulantes y habiéndome V. E. autorizado mas tarde con fecha 11 de Diciembre para disponer de la chata vapor «General Viamonte,» procedí á la brevedad posible al desempeño de esta comision.

Al indicar á V. E. la chata «Viamonte» tenia en cuenta

el mejor y mas económico resultado del objeto propuesto: Habia sido imposible penetrar en el Bermejo con un buque de mas calado y en cuanto á expedicionar por tierra, no habia que pensar en ello, siendo inconveniente la demora, gran gasto en compra de caballos, imposibilidad completa de poder conducir los objetos que pudiesen salvarse.

En estas condicioues emprendí viaje y á las seis de la mañana del 25 de Diciembre próximo pasado, me encontraba en la entrada del Bermejo, luchando con el inconveniente de una bajante en las aguas y las dificultades de un buque de construccion especial, navegando por primera vez en un rio estrecho.

Durante el primero y segundo dia de navegacion, hallábamos las tolderias con indicio de haber sido recientemente desalojadas; el 28 á las 10 a. m. se avistaron dos indios que se ocultaban en un monte próximo á la costa: con este motivo ordené al capitan del buque señor Reyes que atracase haciendo que mi ayudante el capitan Fábrega saltase á la playa con cuatro soldados para que procurando trepar la escarpada barranca, reconociese el campo oculto á la vista, por ser esta mas alta que la casilla elevada del vapor; pero aun no habia salido completamente al borde, cuando muchas flechas, que llegaron hasta el agua, y un disparo de fusil, me indicaron que los indios se hallaban mas cerca de lo que suponiamos, no quedando duda que nos convocaban al combate.

Inmediatamente salté á tierra con 6 soldados mas de que podia disponer, y acompañado de mis secretarios los tenientes Gomensoro, Ruiz Diaz, y D. Federico Spuch, D. Carlos Monis, dos botánicos del Parque «3 de Febrero» y algunos tripulantes de la «Viamonte» que voluntariamente quisieron bajar.

Incorporado rápidamente al capitan Fábrega, nos hallamos al frente de mas de seiscientos indios, completamente

desnudos como es de uso en sus momentos de pelea, los que armados de fusiles, lanzas y flechas, se hallaban desplegados en guerrilla detrás de un ombú y algunos parapetados por el mismo árbol y siendo comandados por el cacique *Cambá* el mismo que días antes llevara el ataque al vapor «Rio de las Piedras»; en esta disposicion se mantuvieron algunos momentos, hasta que acosados á balazos y cuando nos hallabamos á 20 pasos, emprendieron la fuga dejando 4 muertos entre ellos el abanderado y un cacique que los animaba en la pelea, pues *Cambá* aterrado por la presencia de soldados, cuando solo esperaba tripulantes de la Compañía del Bermejo, saltó en el único caballo que tenia y escapó.

Perseguidos por mas de treinta cuabras, perdieron once hombres mas; á nuestro regreso al vapor, recojimos el curioso andrajo que les servia de vandera y que tengo el honor de remitir á V. E., tres fusiles ordinarios, tres grandes mates llenos de pólvora y una bolsa de cuero conteniendo valas y fulminantes y gran cantidad de flechas, de arcos y masas; objetos que con mi permiso se repartieron como curiosidades entre los tripulantes, llevando el mayor número los botánicos del Parque, pues se interesaban en remitirlos al museo de Ambéres.

Por nuestra parte tuvimos al Sr. Spuch herido de flecha y un soldado levemente de bala.

A las 11 a. m. seguimos viaje y despues de 8 dias de penosa navegacion llegamos al lugar del siniestro, encontrando el vapor y la balandra á pique; con ayuda de una gran cabria armada en la proa del *Viamonte* y merced á los buenos servicios del teniente Ruiz Diaz y de un jóven correntino llamado Valentin que hicieron de buzos, se levantaron las embarcaciones, se restauraron como fué posible, se salvó la máquina y toda la parte valiosa del cargamento, pues los indios solo habian llevado los objetos peque-

ños; las armas, herramientas y todo aquello que podia serles de alguna utilidad.

Se estrajeron los restos óseos de tres hombres que fueron reconocidos, uno por su talla elevada y los otros dos por defecto físico que también los distinguieron durante la vida; se levantó una gran cruz con una inscripción que signifique tan lamentable suceso, y después de recojer cuanto fuese de alguna utilidad, nos pusimos en viaje, llegando á este puerto en la tarde del 17 de Enero después de 22 días de viaje, conduciendo los restos humanos á que hago mención, las dos embarcaciones á remolque, la máquina, muchos quintales de hierro galvanizado y cuanto hacia parte del cargamento y cuanto ha sido posible salvar.

Elevando así al conocimiento de V. E. el resultado de esta expedición de salvataje, tengo el honor de reiterar al Ministro la expresión Sr. de mi más distinguida consideración y respeto.

Dios guarde á V. E.

NAPOLEON URIBURU.

LUIS JORGE FONTANA.

Secretario.

Buenos Aires, Febrero 19 de 1876.

Contéstese al Gobernador del Chaco aprobando plenamente su conducta, y publíquese.

LEGUIZAMON.

ANEXO F

OBRAS PÚBLICAS

Buenos Aires, Abril 15 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

La Comision Inspector de Obras Públicas pone en conocimiento del señor Ministro, que para dar cumplimiento al superior decreto de fecha 8 de Abril relativo á los estudios sobre canalizacion de los rios Gualeguaychú y Victoria, ha nombrado en la fecha al ingeniero, D. Manuel Sanchez Nuñez con el sueldo de *doscientos cincuenta fuertes* mensuales (₡ 250) debiendo dicho Ingeniero partir brevemente al desempeño de su comision.

Dios guarde á V. E.

J. Lynch—G. Villanueva—Ignacio Firmat.

Buenos Aires, Abril 17 de 1875.

Aprobado y comuníquese á Contaduría.

IRIONDO.

Buenos Aires, Junio 4 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

En el mes de Marzo último V. E. nombró al Sr. Ingeniero D. Emilio Godoy para que continuase los estudios de irrigacion en la Provincia de Mendoza, pero á causa de

la renuncia de dicho señor ha quedado suspendida hasta hoy esta obra de vital importancia para aquella provincia que ha costado mucho dinero y varios años de trabajo sin arribar á un resultado satisfactorio.

La Comision Inspectora de Obras públicas ha buscado por encargo de V.E. un ingeniero que pudiese llevar á cabo los referidos estudios, y creo haber encontrado en el Sr. D. Esteban Dumesmil la persona competente. El Sr. Dumesmil es ingeniero de la escuela Central de Artes y Manufactura de Paris. Ha presentado á esta Comision certificados de trabajos importantes que ha dirigido en Francia á mas ha sido inspector Nacional en el estudio del F. C. de Buenos Aires á Mercedes (Provincia de San Luis), comision que desempeñó á satisfaccion del Gobierno.

Con estos antecedentes la Comision no trepida en proponer á V. E. nombre al Ingeniero Dumesmil para ejecutar los estudios de irrigacion en Mendoza.

Dios guarde á V. E.

*G. Villanueva—Ignacio Firmat—
J. Linch.*

Buenos Aires, Junio 7 de 1875.

Siendo necesario continuar los estudios de irrigacion en la Provincia de Mendoza

El Presidente de la República

DECRETA:

1º Nómbrase á D. Esteban Dumesmil para llevar á cabo los referidos estudios.

2º Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Junio 11 de 1875.

Habiéndose comunicado por el Gobierno de Santa-Fé y el capitán del Puerto de la capital de la provincia, haber acaecido un gran derrumbe de la barranca, que no solo altera las buenas condiciones del puerto y pone en peligro los edificios inmediatos, sino que es probable demande reformas en las obras del dique y muelles contratadas que están para construirse,

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1º El ingeniero D. Guillermo Villanueva, miembro de la Comisión de O. Públicas, se trasladará á la capital de Santa-Fé, y practicará los estudios necesarios para informar al Gobierno sobre las medidas que sean convenientes adoptar para la conservación del puerto, seguridad de la población y alteraciones que sea necesario hacer á las obras contratadas.

Art. 2º Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO

Buenos Aires, Julio 29 de 1875.

Al Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

La Comisión Inspectorá de Obras Públicas, tiene el honor de elevar á conocimiento de V. E. los nuevos planol y presupuesto de las Obras de defensa en el Puerto de

Santa-Fé, y el contrato adicional que ha formulado para la ejecucion de dichas obras.

En cumplimiento del decreto de 11 de Junio último, se practicaron por uno de los miembros de esta Comision, nuevos estudios sobre el sistema de defensa mas adecuado en el espresado puerto, resultando de ellos, que era indispensable ejecutar una parte de las obras contratadas con D. Estanislao Labourroire aunque con modificaciones de importancia en el sistema de construccion.

Segun el proyecto del señor Ingeniero D. Guillermo Dahlquist, que sirvió de base para el contrato con el Sr. D. Estanislao Labourroire, debia defenderse la barranca del rio, del lado de la ciudad, en una estension de 600 metros, de los que segun el citado contrato solo 350 metros se ejecutarán. Pero las obras contratadas que hubieran sido eficaces en un rio con barrancas de mayor consistencia, no podian dar buen resultado en el de Santa-Fé,—pues consistiendo la parte principal de la construccion en una série de pilotes clavados en un terreno arenoso, quedaban estos espuestos á caer en poco tiempo si no se les daba estabilidad, defendiéndolos en la base contra las escavaciones producidas por la corriente.

Como V. E. tiene ya conocimiento, es la opinion general de los vecinos de Santa-Fé, que el remedio mas eficaz contra la obra de destruccion que desde largo tiempo va produciendo el rio en su márgen derecha y amenaza sériamente la ciudad, seria la desviacion de las aguas por medio de un canal, cortando la isla que forma el rio con el arroyo Tacurú. Pero si bien á primera vista parece esta, una solucion fácil y segura de la cuestion, los estudios hechos hasta hoy y los que se siguen practicando por órden de esta Comision, muestran que debe procederse con mucha cautela y con un conocimiento muy exacto del terreno, antes de emprender una obra de esta naturaleza.

Por otra parte, en vista de la urgencia que hay de aprovechar la época de bajante en el río para ejecutar cualquier obra que ponga la ciudad á cubierto en el próximo verano, de los estragos que podian causar las crecientes, en la creencia que de todos modos habia que hacer algunos trabajos para mejorar las condiciones actuales del puerto; la Comision aceptó la idea del Ingeniero Villanueva, que consiste en defenderla del río en una estension de 200 metros, con las construcciones que indican los planos adjuntos. Esto es lo mas que puede hacerse este año por lo avanzado de la estacion.

El costo de esta obra sube á ₡ 79,699 4 cts. y su detalle puede verse en las adjuntas bases de contrato. Con los ₡ 100,000 votados últimamente por el H. Congreso y los ₡ 56,000 que importaba el contrato Labourroire, el Gobierno puede disponer de ₡ 156,000 para estas obras; de manera que quedan ₡ 76,300.53 para aplicarlos en adelante, ya sea á la prolongacion de la defensa de la barranca, ya á la construccion de un canal de desviacion.

A este respecto, la Comision espera se terminen algunos estudios que se han encomendado al Ingeniero Stabile para formar una opinion definitiva que someterá inmediatamente á la consideracion de V. E.

La Comision tiene la creencia que con el nuevo sistema de construccion propuesto, se puede contar con seguridad sobre la estabilidad de las obras; pero en todo caso se reserva el derecho de introducir todas aquellas modificaciones que creyere necesarias, tendentes al mejor resultado de las mismas.—Es tambien de opinion que el *contrato adicional* que somete á la aprobacion de V. E., no puede ser mas ventajoso para el Estado, pues aunque tal vez, si se hubiese llamado á licitacion nuevamente, se hubiera conseguido contratar por algo menos estas obras, la economia no hubiese en ningun caso alcanzado á cubrir el

importe de la indemnizacion que el Sr. Labourroire tenia derecho á exigir para rescindir su contrato; esto aparte de los sérios inconvenientes que presentaba la pérdida de tiempo.

Para concluir, la Comision debe hacer saber á V. E. que las obras se prosiguen con la mayor actividad, de acuerdo con lo manifestado verbalmente á V. E. en varias conferencias.

Dios guarde á V. E.

*Ignacio Firmat—G. Villanueva—
J. Linch.*

Buenos Aires, Setiembre 2 de 1875.

Resultando de lo informado por la Comision Inspectora de O. Públicas, despues de practicar nuevos estudios en el puerto de la capital de Santa-Fé, la urgente necesidad de ampliar y modificar las obras contratadas para la defensa de dicho puerto con D. Estanislao Labourroire, á consecuencia de los nuevos derrumbes en la barranca de aquel rio,

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1º Autorízase á la Comision de Obras Públicas para hacer las adiciones y reformas que propone al contrato celebrado con D. Estanislao Labourroire, sobre obras de defensa del puerto de Santa-Fé.

Art. 2º Comuníquese, publíquese y pase á la Escribania de Gobierno para que el contratista otorgue la nueva fianza.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Agosto 19 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Para inspeccionar los trabajos de limpieza y canalizacion del Riachuelo, prolongacion del Muelle, empedrados etc., cuya direccion fué encomendada á la Comision Inspectora de Obras Públicas por decreto del Ministro de Hacienda de fecha 7 del corriente, se hace indispensable el nombramiento de un Ingeniero, por lo tanto la Comision tiene el honor de proponer á V. E. para el desempeño de esta Comision al señor Ingeniero D. Félix Rojas con la asignacion mensual de doscientos cincuenta pesos fuertes [₡ 250].

Dios guarde á V. E.

*G. Villanueva—Ignacio Firmat—
J. Linch.*

Buenos Aires, Agosto 20 de 1875.

Atento lo informado por la Comision Inspectora de Obras Públicas sobre la necesidad de nombrar un Ingeniero Inspector de las Obras de limpieza, canalizacion y prolongacion del muelle del Riachuelo de Barracas.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase al Ingeniero D. Félix Rojas Inspector de las obras espresadas con el sueldo de *doscientos*

cincuenta pesos fuertes mensuales que propone la citada Comision.

Art. 2º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Agosto 31 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

La Comision Inspectora de Obras Públicas tiene el honor de dirijirse á V. E. haciendo presente la necesidad de nombrar dos Ingenieros ; uno para la inspeccion de las obras que se ejecutan en el puerto de Santa-Fé y el otro para primer asistente en la inspeccion del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman en reemplazo de D. Domingo Sanguinetti, que ha renunciado.

Para el primer puesto, propone al señor Ingeniero D. Jonas Larguía, con el sueldo mensual de doscientos cincuenta pesos fuertes [₡ 250] y para el siguiente al señor Ingeniero D. Francisco Stabile con 200 ₡ mensuales.

Al mismo tiempo, cree que seria un acto de justicia por parte del Gobierno, aumentar el sueldo del asistente D. Francisco Bovio, que por mas de un año ha servido en la inspeccion del Ferro Carril de Tucuman, con elojio de sus

superiores. Para este empleado, la Comision propone á V. E. el sueldo de \$ 150 mensuales, en lugar de 120 que tiene actualmente.

Dios guarde á V. E.

Ignacio Firmat.—G. Villanueva.—J. Lynch.

Buenos Aires, Setiembre 15 de 1876.

Atento lo espuesto por la Comision Inspectorá de Obras Públicas, sobre la uecesidad de nombrar un Inspector de las Obras que se construyen en el Puerto de Santa-Fé y un asistente en las del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman en reemplazo de D. Domingo Sanguinetti que ha renunciado y de acuerdo con lo propuesto por la citada Comision:

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase en comision al Ingeniero D. Jonás Larguía para inspeccionar las obras de defensa en el Puerto de Santa-Fé con el sueldo de (\$ 250) doscientos cincuenta pesos fuertes mensuales; y para primer asistente del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman á D. Francisco Stabile con el de (\$ 200) doscientos pesos fuertes mensuales.

Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Setiembre 21 de 1875.

En vista de lo solicitado por los vecinos de la ciudad de Goya pidiendo se manden practicar los estudios para la canalizacion del Riacho que une aquella ciudad con el Rio Paraná, y de conformidad con lo prescripto por la ley de 14 de Agosto de 1874.

El Presidente de la República:

DECRETA :

Art. 1° La Comision Inspectorá de Obras Públicas mandará practicar los estudios de canalizacion del Riacho de Goya por un Ingeniero competente.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Setiembre 27 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Para dar cumplimiento al decreto de 2 del corriente mes que manda hacer los estudios de canalizacion del Riacho de Goya, la Comisión Inspectorá de Obras Públicas viene á pedir á V. E. el nombramiento de un Ingeniero que lleve á cabo el referido estudio.

La comision propone para este encargo, al Ingeniero D. Héctor Gergotich, que ha hecho antes trabajos análogos

por orden del Gobierno Nacional. Al mismo tiempo cree que el sueldo de \$250 mensuales para este empleado sería la menor retribucion que podría asignarse, en consideracion de la importancia del trabajo que debe ejecutar.

Dios guarde á V. E.

*J. Lynch—G. Villanueva—
Ignacio Firmat.*

Buenos Aires, Setiembre 27 de 1875.

Visto lo espuesto por la Comision Inspectora de Obras Públicas, nómbrase al Ingeniero D. Héctor Gergotich con el sueldo de doscientos cincuenta pesos fuertes para practicar los estudios de canalizacion del Riacho de Goya ordenados por decreto de 2 del corriente mes.

Comuníquese. publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Noviembre 24 de 1875.

Habiendo solicitado el Ingeniero de Minas D. Ulises Lasepa la cooperacion del Gobierno Nacional para explorar las salinas de la provincia de Santiago del Estero, y pudiendo convenir á los intereses públicos la explotacion de esos terrenos.

El Presidente de la República acuerda á dicho Ingeniero la cantidad de ciento cincuenta pesos fuertes como subvencion mensual, mientras duren sus trabajos.

Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Santiago del Estero, Octubre 25 de 1876.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de remitir á V. E. el plano é informe hecho por el Ingeniero Monnier, respecto á la practicabilidad de la desviacion parcial del rio Dulce, á fin de que V. E. ordene el abono de los 10,000 ₪ que decretó el H. Congreso de la Nacion, en caso de que este trabajo sea aprobado por el Exmo. Gobierno de la Nacion.

Me permito pedir á V. E. que en caso de aprobacion del plano y presupuesto adjuntos, se sirva ordenar á la brevedad posible, porque el tiempo que tenemos no es mucho.

Con este motivo me es grato saludar á V. E. con toda mi consideracion y estima.

Dios guarde á V. E.

E. SANTILLAN.

Buenos Aires, Noviembre 9 de 1876.

Informe la Comision Inspector de Obras Públicas.

O. Ojeda.

Exmo. señor:

Siempre se ha reconocido como de 1ª necesidad todo trabajo que tendiendo á desviar y ensanchar el rio Dulce, en la Provincia de Santiago fertilice, varios de sus departamentos que hoy perecen por la falta de agua.

El proyecto que propone el Sr. Monnier por conducto del Gobierno de la Provincia parece en general aceptable, y su presupuesto equitativa; pero está presentado en una

forma tan concisa que no es posible formar una idea exacta en cuanto á los detalles y la relacion que estos trabajos tengan con los hechos ya anteriormente para lo proteccion de la ciudad de Santiago.

La Comision Inspectorá de Obras Públicas cree que V. E. puede acceder al pedido que se le hace exigiendo que para los trabajos que se ejecuten se tengan presentes por el Ingeniero Sr. Monier, el sistema seguido por el Ingeniero Monteñach, que debe serle muy conocido, de manera que las nuevas obras esten en debida relacion con lo hecho anteriormente.

Sin perjuicio de esto la Comision pedirá al Sr. Monier varios datos á fin de poder darle las instrucciones necesarios.

Dios guarde á V. E.

*Justiniano Linch—Ignacio
Firmat.*

Noviembre 19 de 1875.

Informe la contaduria.

O. Ojeda.

Exmo. señor:

Las obras de que se trata, deben ejecutarse segun dispone la ley, á tal efecto debe V. E. disponer que vuelva este expediente á la Comision de Obras Públicas, autorizando á esa Oficina para que proceda en consecuencia.

Contaduria General, Noviembre 29 do 1875.

S. Cortines.

Buenos Aires, Diciembre 7 do 1875.

Visto este expediente promovido por el Gobierno de Santiago del Estero, pidiendo la entrega de los diez mil pesos fuertes que fueron votados por el H. Congreso para auxiliar las obras de desviacion del Rio Dulce; de conformidad á lo dictaminado por la Comision Inspectora de O. Públicas apruebanse los planos y presupuestos de la obra presentada por dicho Gobierno en la inteligencia de que sea ejecutada con sujecion á lo observado por la Comision la cual queda encargada de vijilar su cumplimiento y considerando que la ley de 4 de Octubre de este año al votar la cantidad espresada no impuso mas condicion al Gobierno de Santiago que la de rendir cuenta de su inversion en oportunidad, librese orden al Ministerio de Hacienda para que ponga á disposicion del Gobierno ya dicho, la suma de pesos fuertes diez mil con el cargo correspondiente, imputándose este gasto á la Ley de 4 de Octubre de mil ochocientos setenta y cinco.

Comuníquese, publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Poder Ejecutivo.

Santa-Fé, Setiembre 11 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de adjuntar á V. E. una solicitud de los principales vecinos del Puerto de esta ciudad, en la que

encarecen la necesidad de canalizar las bocas del Riacho, para dejar espedito el paso á numerosos buques que frecuentan este puerto, alejados ahora por la bajante con incalculable perjuicio para el comercio.

Este Gobierno cumple con el deber de asociarse al pueblo en tan justa súplica, y piensa que V. E. se ha de servir acceder á ella con la prontitud requerida por la considerable bajante en que se encuentra el riacho y de acuerdo con la resolución anterior de ese Ministerio que aun no ha sido ejecutada.

Con este motivo, tengo el honor de reiterar á V. E. mi consideración distinguida.

Dios guarde á V. E.

SERVANDO BAYO.

Aureliano Argento.

Informe la Comisión de Obras Públicas.

O. Ojeda.

Señor Sub-Secretario:

La Comisión Inspectorá de Obras Públicas, es de opinión que antes de resolver sobre la solicitud de los vecinos de Santa-Fé, es conveniente se tengan datos seguros sobre la importancia de la obra de Dragado en el riacho, para lo cual se puede encargar al ingeniero inspector de las obras del puerto de dicha ciudad que haga los estudios

necesarios. Al mismo tiempo debian los solicitantes manifestar de una manera mas explicita, cual seria su cooperacion para ayudar á la ejecucion de la obra que desean se lleve á cabo.

Buenos Aires. Setiembre 22 de 1875.

*G. Villanueva—J. Lynch—Ignacio
Firmat.*

Setiembre 24 de 1875.

Pase al ingeniero encargado de inspeccionar las obras del puerto de Santa-Fé, para que informe con arreglo á lo indicado por la Oficina de Obras Públicas.

O. Ojeda.

Santa-Fé, Setiembre 27 de 1875.

EXMO. SEÑOR :

El señor ingeniero Gergotich, hizo por órden de V. E., á principio del año corriente un estudio prolijo acompañado de los planos respectivos sobre la canalizacion de la boca del riacho de Santa-Fé. Esos documentos que el informante estudió cuando fueron presentados á V. E. deben encontrarse en el Ministerio y contienen todos los antecedentes necesarios para que la Comision Inspectora de obras públicas pueda juzgar de la importancia de esta obra.

En cuanto á la oportunidad en que debe ejecutarse, me asocio al pueblo y Gobierno de esta Provincia para informar á V. E. que es esta la estacion mas conveniente para ejecutar los trabajos por encontrarse el riacho en baja considerable, pues, siendo Diciembre y Enero, los meses en que tienen lugar la mas alta creciente, no debe retardarse mas tiempo la operaciou del dragado si V. E. lo estima necesario.

Respecto de la cooperacion que los solicitantes y el Gobierno de la Provincia deben prestar para la realizacion de esta obra no duda el que suscribe, que se hará efectiva en las condiciones que V. E. lo exija.

Jonás Larguia

Ingeniero Inspector.

Octubre 1^o de 1875.

Con lo informado por el Ingeniero Inspector de las obras del Puerto de Santa-Fé, vuelva á la Comision Inspector de Obras Públicas.

O. Ojeda.

Poder Ejecutivo de

Santa-Fé, Noviembre 16 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Con fecha once de Setiembre último, tuve el honor de dirigirme á V. E. adjuntando una solicitud de los principales veciuos del puerto de esta-Capital, sobre la necesidad de canalizar la boca del Riacho y no habiéndose obtenido

contestacion hasta la fecha, creo oportuno manifestar á V. E. la conveniencia que habrá en hacer la obra de canalizacion ahora que se halla el río en estado de bajante.

Dios guarde á V. E.

SERVANDO BAYO.
AURELIANO ARGENTO.

Noviembre 19 de 1875.

A la Comision Inspectora de Obras Públicas para que se espida á la mayor brevedad sobre este asunto y contétese al Gobierno de Santa-Fé, la nota acordada.

IRIONDO.

EXMO. SEÑOR:

La Comision Inspectora de Obras Públicas despues de estudiar este asunto, manifestó verbalmente á V. E. que creía necesario hacer estudios mas sérios que los practicados por el Ingeniero Gergotich. Además como la estacion no es apropiada para emprender los trabajos de dragado en el riacho de Santa-Fé, no propuso á V. E. se ordenasen los estudios correspondientes. La Comision opina que es conveniente aprovechar las primeras bajantes del rio Paraná en Abril ó Mayo, para hacer los estudios y proyectar las obras de canalizacion solicitadas por el Gobierno de Santa-Fé.

Buenos Aires, Diciembre 31 de 1875.

*G. Villanueva—Ignacio Firmat—
J. Linch.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 10 de 1876.

Atentos los informes producidos en este espediente, de los que resulta que el riacho de Santa-Fé, en su embocadura en el Paraná presenta sérios obstáculos al comercio por carecer del agua necesaria para dar acceso á las embarcaciones de algun calado, siendo de fácil ejecucion los trabajos necesarios para remover estos inconvenientes y habiendo manifestado el Gobierno y vecindario de aquella localidad hallarse dispuesto á cooperar á la realizacion de la obra.

El Presidente de la República—

ACUERDA :

1° Autorizar al Departamento de Ingenieros, para que comisione á uno de sus miembros á fin de perfeccionar los estudios del Riacho, é informe acerca del costo de las obras proyectadas, adjuntando su presupuesto y planos respectivos.

2° Aceptar la cooperacion ofrecida por el Gobierno y comercio de Santa-Fé, debiéndose hacer efectiva cuando se proceda á la obra.

3° Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Enero 22 de 1876.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de remitir á V. E. las propuestas presentadas para la ejecucion de las obras de albañilería, carpintería, yesería y adicionales de la Casa de Correos, de acuerdo con los avisos de licitacion publicados con fecha 2 del ppdo Diciembre, y que fueron abiertas en presencia de los interesados, segun consta del acta que se acompaña.

Se presentaron diez y nueve propuestas, y segun ha informado el Arquitecto, el resultado del exámen de todas es el siguiente :

Para las albañilerías se han presentado cuatro propuestas, siendo la mas baja la perteneciente á los señores Agustin Ferrari y C^a, segun puede verse en el cuadro comparativo que se acompaña.

Los señores Ferrari y C^a proponen ejecutar las obras de pinturería, y como no han sido sacadas á licitacion hay que deducir su valor, cuyo importe es ₧ 3,531-36, de modo que el costo de las albañilerías, herrería y obras adicionales se reduce á ₧ 28,691-53, lo que dá una diferencia en menos con la mas baja de las propuestas de ₧ 8,625-02 cts.

Se han presentado nueve propuestas para las obras de carpintería; y en el cuadro que se acompaña se verá el costo de cada una de ellas.

La mas baja es la número 1. A de los señores Bustorf y Sackmann, quienes habian olvidado los precios de las obras á ejecutarse en las bohardillas y las persianas del frente Norte. En la propuesta número 1. B de los mismos señores, han completado la série de precios ; y el consejo

la ha tomado en consideracion porque, comparándola con la otra, la encuentra razonable, y cree que ha sido una omision atendible.

Como puede verse por el cuadro que se acompaña, la propuesta de los señores Bustorf y Sackmann es la mas ventajosa, y debo agregar que son estos señores los carpinteros de mejor reputacion en el país y cuyo taller es muy conocido.

La propuesta núm. 2 del Sr. Delcasse por la suma de ₡ 15,349 44 cts. comprende el costo de los vidrios que no se han sacado á licitacion. Segun la cuenta del Sr. Delcasse, que se acompaña con su presupuesto, los vidrios valen ps. 16,160 mjc. ó sea ₡ 646 80. Deduciendo esta suma, el costo segun la propuesta Delcasse es de \$ 14,702 64 ó sean 673 80 cts. mas alta que la B de los Sres. Bustorf y Sackmann.

Segun el cuadro que se acompaña de las obras de Yesería propuestas la mas baja es la de los Sres. Agustin Ferrari y C^a que solo tiene ₡ 59 92 de diferencia con la mas baja. Aun en el supuesto que los Sres. Camural y Fayard presentasen fiador, no obstante sería de preferir el contratar los trabajos de los Sres. Ferrari y C^a, desde que estos sean los empresarios de las albañilerias, pues, sería conveniente que estas obras las tenga el mismo empresario.

No se debe dar principio á los trabajos de yesería hasta que no se hayan colocado las persianas en las ventanas de los pisos altos, lo que deberá indicarse en el contrato.

Reasumiendo lo que dejo espuesto, el Consejo opina que deben aceptarse las siguientes propuestas.

Para las obras de albañilería, herrería y adicionales, la de los Sres. Agustin Ferrari y C^a, por la cantidad de ₡ 28,691 53 cts.

Para las obras de carpintería la de los Sres. Bustorf y Sackmann por la cantidad de ₡ 14,128 84 cts.

Para las obras de yesería la de los Sres. Agustin Ferrari y C^{a.}, por la cantidad de ₡ 6.240 20 cts.

En caso que las propuestas que el Consejo encuentra aceptables sean aprobadas por V. E., se formularán los contratos de acuerdo con las condiciones espresadas para que se efectúe el trabajo á la brevedad posible.

En cuanto á los vidrios se va á confeccionar el presupuesto pedir la autorizacion necesaria para pedirlos á Europa, porque por ese medio no solo se obtendría vidrios de mejor calidad sino con mas economia.

Dios guarde á V. E.

Guillermo White.

Director.

J. R. Dillon.

Secretario.

Enero 25 de 1876.

A Contaduría General.

O. Ojeda.

Exmo. señor:

La Contaduria ha tomado en consideracion detenidamente este espediente y no puede menos que adherirse en todo al informe espedido por el Consejo de Obras Públicas. En consecuencia aceptadas que sean las propuestas que en ese informe se indican por V. E. debe volver este espediente al Departamento de Ingenieros

Nacionales para que formule los contratos respectivos y los eleve á la aprobaciou superior.

Buenos Aires, Febrero 8 de 1876.

S. Cortines.

Buenos Aires, Febrero 8 de 1876.

Visto el espediente de licitacion para la ejecucion de las obras en la Casa de Correos de esta ciudad, y atento lo informado por el Departamento de Ingenieros Nacionales y Contaduria General,

El Presidente de la República en acuerdo de Ministros resuelve aceptar las propuestas siguientes:

Para las obras de albañileria, herreria y adicionales la de los Sres. Agustin Ferrari y C^a. por la cantidad de ₧ 28691.53.

Para las obras de carpinteria la de los Sres. Bustorf y B. Sackmann por la cantidad de ₧ 14128.84. Para las obras de yeseria la de los Sres. Agustin Ferrari y C^a. por la cantidad de ₧ 6,240.20.

Vuelva este espediente al Departamento de Ingenieros para que celebre los contratos respectivos, debiendo remitirlos á este Ministerio para su aprobacion.

Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

O. LEGUIZAMON.

Puentes

Buenos Aires, Junio 19 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Segun telegrama del Sr. Ingeniero D. Carlos Christerson fecha 17 del corriente, ha quedado ya concluida la compostura del Puente Velez Sarsfield sobre el rio Arias en la ciudad de Salta, siendo de poca importancia la averia que en él se habia producido.

Dios guarde á V. E.

*Justiniano Lynch—Ignacio
Firmat.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Junio 21 de 1875.

Archívese.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Mayo 28 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

La Comision Inspectora de Obras Públicas tiene el honor de elevar á conocimiento de V. E. el contrato para la compostura del puente sobre el Desaguadero, celebrado por el Ingeniero asistente D. Nicolás Alvarado con D. Blas Barrera, cuyo importe asciende á seiscientos setenta pesos fuertes [§ 670].

V. E. ordenó á esta Comision que mandase ejecutar las composturas necesarias en dicho puente, las que, segun la Direccion General de Correos, no excederian de § 200.

Pero segun el informe del Sr. Alvarado, no es posible con una suma tan reducida sino limitarse á la compostura de los estribos; mientras que es necesario hacer algunos desagues y arreglos en el camino antes de llegar al puente para evitar que los estribos de este vuelvan á quedar en muy corto tiempo sujetos á una destruccion inevitable, á causa de las crecientes que bajan por el camino.

La Comision creé que el Sr. Alvarado, al hacer el contrato adjunto de conformidad con las instrucciones que se le dieron, ha comprendido bien la conveniencia de hacer un trabajo que ofrezca seguridades de estabilidad y espera que V. E. le prestará su aprobacion.

Dios guarde á V. E.

G. Villanueva—J. Lynch—Ignacio Firmat.

Buenos Aires, Junio 28 de 1875.

Atento lo espuesto por la Comision Inspectora de Obras Públicas y lo informado por la Contaduria General

apruébese en todas sus partes el adjunto contrato celebrado por el Ingeniero Nacional D. Nicolás Alvarado á nombre del Gobierno y D. Blas Barrera, para la composura del puente sobre el rio Desaguadero.

Comuníquese á la Contaduria General y Comision Inspectora de Obras Públicas, acompañándoles cópia autorizada del contrato, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires; Julio 15 de 1875.

Atento lo espuesto por la Comision Inspectora de Obras Públicas sobre la urgente necesidad de proveer los fondos necesarios para la reconstruccion del Puente del Pasage, que puede fracasar si no se construye una parte considerable antes de la época de la creciente, pase al Ministerio de Hacienda para que disponga que por la Administracion de Rentas de Salta se entregue al Ingeniero D. Hilario Dupouts, Director de la obra mencionada la cantidad de *seis mil pesos fuertes* de cuya inversion rendirá cuenta en oportunidad; impútese esta suma al inciso 18, ítem 1° del Presupuesto de este Departamento, comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Noviembre 10 de 1875.

A S. E. el señor Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Para terminar el nuevo proyecto de puente en el «Riachuelo» [Provincia de Corrientes] se requiere practicar algunos estudios, complementarios, principalmente con el objeto de conocer la clase del terreno sobre el cual se han de fundar los estribos y pilares.

Con este objeto, es indispensable hacer un gasto de ₧ 240 en una bomba y autorizar al Ingeniero Brochet des Roches para invertir hasta ₧ 400 en los referidos estudios —La Comision Inspectora de Obras Públicas solicita de V.E. la facultad para hacer estos gastos, de los que rendirá cuenta oportunamente.

Dios guarde á V. E.

*J. Lynch—G. Villanueva—
Ignacio Firmat.*

Buenos Aires, Noviembre 15 de 1875.

De acuerdo con lo propuesto por la Comision Inspectora de Obras Públicas, autorizasele para que gaste hasta la cantidad de seiscientos cuarenta pesos fuertes en los estudios y compra de la bomba que pide para los trabajos del puente del Riachuelo.

Líbrese orden á Tesorería para que entregue esta cantidad á la Comision con cargo de rendir cuenta oportunamente de su inversion.

Comuníquese y publíquese—

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Marzo 5 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior.

El año ppdo. fué autorizada la Comision Inspectora de Obras Públicas para reconstruir el puente del pasaje; y aun cuando era ya algo avanzada la estacion en que se podia ejecutar el trabajo, se puede construir el arcon, y defensa del pilar número dos, y colocar un tablero provisorio para evitar se interrumpiese el tráfico de ese camino durante las lluvias del verano.

Para terminar las obras indispensables á la conservacion y utilidad del puente, se hace necesario reconstruir los pilares uno y tres, que de lo contrario, en las próximas lluvias, serán arrastrados por la corriente; además se debe deshacer el tablero provisorio y construirlo definitivamente; el costo de estas obras ademas de lo ya gastado y de lo que falta por abonarse hasta la cancelacion de la cuenta de reconstruccion es de \$5065.

El Consejo de Obras Públicas opina que convendria contratar con el señor Dupouts la terminacion de la obra en las condiciones que se estipulan en el proyecto de contrato que se acompaña, celebrado en representacion del Gobierno Nacional, entre el Director del Departamento de Ingenieros Civiles y el Sr. Dupouts.

Como la reconstruccion del puente debe empezarse en el mes próximo, y es urgente despachar el personal que actualmente está ocupado en él, se hace necesario adoptar una resolucion para proceder á los trabajos á la brevedad posible.

Dios guarde á V. E.

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Buenos Aires, Mayo 17 de 1875.

Siendo urgente proceder cuanto antes á la ejecucion de las obras complementarias del puente del Pasaje y hallandose conforme el contrato presente con las instrucciones recibidas de este Ministerio, apruébase en todas sus partes.

Comuníquese á quienes corresponda y dése al Registro Nacional.

SIMON DE IRIONDO.

Caminos

Gobierno de **Mendoza**.

Mendoza, Junio 3 de 1874.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de hacer presente á V.E. que para la conservación del camino de la Cordillera por Uspallata practicado últimamente por el señor Ingeniero Malmen, es indispensable un caminero que lo vijile y repare los frecuentes derrumbes que ocasiona el deshielo y el tráfico de ganados.

Me permito indicar á V. E. la creación de ese empleado para que si lo tiene á bien, se digne hacerlo figurar en el presupuesto del año entrante, evitando de esa manera la destrucción y pérdida de un camino que ha sido bien terminado.

Reitero á V. E. mi distinguida consideracion.

FRANCISCO CIVIT.

ANGEL CERETTI.

Buenos Aires, Marzo 13 de 1875.

A la Comision de Obras Públicas.

J. Larguía.

I. Secretario.

Exmo. señor:

La Comision pidió al Ingeniero Malmen le indicase el número de camineros que á su juicio se necesitaban en el camino de Uspallata y con fecha 10 de Mayo contesta lo siguiente :

« Para la conservacion satisfactoria del camino compuesto que consta de doce leguas, no se precisaria contratar mas que un solo caminero con el sueldo de \$ 50 mensuales durante todo el año. Por este sueldo se obligaria el caminero á pagar de su cuenta los auxiliares que necesitase en épocas que exigen mas trabajo, como es la primavera y al efecto se detendria durante los meses de Mayo á Setiembre la mitad del sueldo como garantia del buen cumplimiento. Recien despues de ser aprobado el estado del camino en la visita de inspeccion que se haria ántes que se abra al tráfico, recibiría la otra mitad.

La Comision cree que la idea del Ingeuiero Malmen es aceptable, pues, dicho Ingeniero fué el que hizo construir el camino citado y debe conocer las necesidades de su conservacion. Por lo tanto V. E. podría autorizar al Gobier-

no de Mendoza para gastar la suma de ₧ 600 al año en la conservacion del camino de Uspallata, en la forma y condiciones que aconseja el señor Malmen.

Buenos Aires, Mayo 31 de 1875.

*Ignacio Firmat.—G. Villanueva.—
J. Lynch.*

Buenos Aires, Junio 4 de 1875.

Atento lo espuesto con la Comision de Obras Públicas, y lo manifestado por el señor Gobernador de la Provincia de Mendoza, en la presente nota, autorizasele para gastar hasta la suma de seiscientos pesos fuertes en la conservacion del camino de Uspallata en la forma y condiciones que aconseja el Ingeniero Malmen en el informe que se transcribe. A sus efectos comuníquese á la Contaduría General y á dicho señor Gobernador, transcribiéndole el informe citado, debiendo imputarse este gasto al inciso 12 ítem 1º del presupuesto de este Departamento y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 22 de 1875.

Visto lo espuesto por la Comision Inspectora de Obras Públicas, y lo informado por la Contaduria General sobre el presupuesto presentado por aquella para la compostura del camino desde Lobos á cabeza del Buey en la provincia de Salta:—Autorizase á la citada Comision para que saque á licitacion las obras segun la determinacion que de ellas hace en su informe de 5 del corriente, y con sujecion al presupuesto presentado, debiendo elevarse oportunamente al Ministerio las propuestas para su aprobacion.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 24 de 1875.

Atento lo espuesto por la Comision Inspectora de Obras Públicas y lo informado por la Contaduria General, apruébase en todas sus partes el adjunto contrato celebrado por el Ingeniero Nacional D. Nicolás Alvarado en representacion del Gobierno, con D. Hermenegildo Adaro, para la apertura del camino de San Luis á Fraga.

Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 26 de 1875.

Atento lo dictaminado por la Contaduria General y lo informado por la Comision Inspectora de Obras Públicas, autorizase á esta para sacar á licitacion pública la construccion del camino carretero que se proyectó entre la ciudad de la Rioja y la Estacion «Recreo» del Ferro-carril de Córdoba á Tucuman, en la forma que ordena la Ley, y bajo las bases que aconseja la misma oficina.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

ANEXO G

AGRICULTURA

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Para remitir las colecciones de plantas pedidas por los Gobiernos de Provincia en virtud de la circular que con fecha 20 de Mayo último se sirvió V. E. dirigirles, el Departamento Nacional de Agricultura tiene que ser provisto de fondos suficientes que estima en la cantidad de ₧ 700.

Dicha suma ha de invertirse en el arreglo y envase de las plantas y principalmente en el pago de los fletes por su conduccion.

Debo prevenir á V. E. que antes habia solicitado estos fondos por considerar de acuerdo con lo manifestado por el Jardinero en Gefe del jardin de aclimatacion, que la época mas apropiada para distribuir las plantas es los primeros dias de Agosto. Antes habria sido espuesto á causa de los fuertes frios.

Dios guarde á V. E.

E. Oldendorff.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 5 de 1875.

En vista de lo expuesto por el Departamento de Agricultura y lo informado por la Contaduría General, pase al Ministerio de Hacienda para que mande entregar al Gefe de dicho Departamento D. Ernesto Oldendorff, la suma que solicita para atender á los gastos que ocasione el envío de plantas á las Provincias; debiendo rendir cuenta en oportunidad de su inversion; é impútese esta cantidad al inciso 19 ítem 1° del presupuesto de este Departamento y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Marzo 18 de 1875.

Al Sr. Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.

El Gefe del Departamento Nacional de Agricultura se ha dirijido á este Ministerio, encareciendo la urgente necesidad de dotar de aguas corrientes al Jardin de Aclimatacion.

Este establecimiento llamado á prestar importantes beneficios á la República cuenta ya con una cantidad muy considerable de árboles ó plantaciones cuyo riesgo indispensable para su conservacion, es hoy deficiente y muy costoso por la falta de aguas corrientes.

Me permito, pues, pedir á V. E. se sirva librar las órdenes necesarias para que el Jardin de Aclimatacion sea dotado de ellas para asegurar su conservacion y progreso.

Dios guarde V. E.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Agosto 21 de 1876.

Al Sr. Ministro del Interior de la Nacion.

En contestacion á la nota de V. E. de 18 de Marzo del corriente, pidiendo se provea del servicio de aguas corrientes al Jardin de Aclimatacion, tengo el honor de transcribir á V. E. la nota que con este motivo ha pasado la Comision de Aguas Corrientes con fecha 17 del actual.

« Al Sr. Ministro de Hacienda D. Rufino Varela.

Tengo el honor de devolver al señor Ministro con el informe respectivo, el espediente relativo á la colocacion de cañerías y provision de agua en el Jardin de Aclimatacion, dependiente del Departamento Nacional de Agricultura.

La Comision ha detenido hasta ahora este asunto, con el objeto de ver si de algun modo podia satisfacer el pedido de la Oficina de Agricultura.

Pero siendo esto imposible por el momento á causa de no tener las máquinas en servicio el suficiente poder, y los depósitos y filtros existentes bastante capacidad para surtir de agua la poblacion, se ve en la necesidad de elevarlo á V. E. á fin de que, el Gefe del Departamento pueda arbitrar

los medios necesarios para obtener el agua tan indispensable en la estacion de verano, y que esta Comision siente por las razones espuestas no poder suministrar.

Dios guarde al Sr. Ministro—

Emilio Bunge.

Matias Erausquin.

Secretario.

Dios guarde á V. E.

C. CASARES.

RUFINO VARELA.

Buenos Aires, Setiembre 1^o de 1875.

Pase al Departamento de Agricultura.

J. Larguía.

EXMO. SEÑOR:

Impuesto de la nota que ha dirigido á V. E. el Sr. Gobernador de la Provincia, debo manifestarle que el Departamento solicitó la autorizacion de V. E. para costear la cañería necesaria para el servicio de las aguas corrientes en el Jardin de Aclimatacion, por cuanto la Comision que ahora espresa la imposibilidad de concederlas, manifestó con fecha de Julio 15 que no tendría inconveniente si el Gobierno Nacional satisfacía los gastos que ocasionase la colocacion de los caños.

Pero en vista de que las circunstancias han cambiado y teniendo en cuenta que para que no se malogren las grandes plantaciones hechas en el Jardin, es indispensable á todo trance contar en la próxima estacion con agua suficiente, el infrascripto se permite solicitar de V. E. la

autorizacion necesaria para mandar construir un pozo inagotable con los motores y aparejos indispensables para extraer el agua, todo lo cual exigirá una erogacion de 35 á 40,000 \$ m/c, debiendo sacarse á licitacion ese trabajo.

Dada la grande estension del Jardin y lo costoso que será regarlo á mano, no dndo que V. E. accederá al pedido que tengo el honor de hacerle.

Buenos Aires, Setiembre 13 de 1875.

Informe la Comision Inspectorá de Obras Públicas respecto del costo y practicabilidad de la obra que se propone.

O. Ojeda.

EXMO. SEÑOR:

Se acompaña á V. E. el informe del Ingeniero Rojas que fué encargado por esta Comision de inspeccionar si las obras propuestas para el Jardin de Aclimatacion en esta Ciudad son practicables y calcular su costo; de él se deduce que la suma presupuestada por el Sr. Gefe del Departamento de Agricultura es suficiente, y que los trabajos practicados no ofrecen dificultad en su ejecucion.

Buenos Aires, Noviembre 3 de 1875.

*Justiniano Lynch—Ignacio Firmat—
G. Villanueva.*

Buenos Aires, Noviembre 2 de 1875.

A los Señores miembros de la Comision Inspectorá de Obras Púbricas.

Tengo el honor de informar á vds. respecto al costo y practicabilidad de las obras propuestas por el Gefe del Departamento de Agricultura para proveer de agua suficiente al Jardin de Aclimatacion.

Como el espediente á que agrego este informe no suministraba los datos suficientes para poder informar, me diriji al señor Oldendorff para conocer detalladamente las obras que propone llevar á cabo, segun los informes recibidos de dicho señor, las obras á ejecutar son las siguientes :

1° Dar al pozo que existe en el jardin, mas profundidad para obtener una mayor cantidad de agua.

2° Colocar una bomba de doble efecto ó sea á dobles pistones, movida con un motor animal.

3° Construccion de un estanque ó depósito distribuidor para llevar el agua á diferentes puntos del jardin y utilizar la presion hidrostática para ejecutar el riego.

Todas estas obras son de fácil ejecucion y de una necesidad apremiante, dadas las grandes plantaciones que se han hecho y que necesitan de un riego abundante. En cuanto á su costo, creo que podrá efectuarse con los 40 mil \$m⁶, en que las ha presupuestado el señor Oldendorff.

Saluda á los señores miembros de la Comision con toda consideracion.

F. Rojas.

Buenos Aires, Noviembre 15 de 1875.

Visto los informes producidos por la Comision de Obras Públicas y del Ingeniero comisiouado por ella para verificar el presupuesto de la obra, y siendo de notoria urgencia la provision de la agua que requiere el Gefe del Departamento de Agricultura para la conservacion del Jardin de Aclimatacion, el Presidente de la República acuerda autorizar al Gefe de dicho Departamento para que proceda á ejecutar la obra del pozo propuesto, pudiendo gastar en ella hasta la cantidad de mil seiscientos pesos fuertes, debiendo sacarse á licitacion en conformidad á la ley de contabilidad.

Impútese esta suma al inciso 8° del presupuesto de este Departamento. Comuníquese, publíquese y dése el Registao Nacional.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Colonia San Carlos, Marzo 15 de 1875.

*Al Sr. Gefe del Departamento Nacional de Agricultura,
D. Ernesto Oldendorff.*

Tengo el honor de adjuntar seis certificados que la Comision encargada por esta Municipalidad para verificar y pesar los capullos de seda cosechados en esta Colonia en los años 1873 y 74, remitió á esta Corporacion, con el motivo de que sean dados los pasos necesarios para obtener

el premio que en fomento de esta nueva industria el Gobierno Nacional acuerda.

Por un olvido involuntario no han sido mandados el año pasado los que respondian al año de 1873 y no habiendo los interesados dado pasos ningunos hasta ahora, aprovecho la ocasion para remitírselos todos juntos.

En la esperanza que V. E. se interesará en favor de los colonos, para que le sea acordado el premio que han merecido, me es grato ofrecerle mi consideracion del mayor aprecio y estimacion.

Dios guarde á V. E.

José G. Bertelli.

Secretario.

Isidro Igares.

Es copia.

F. Hamann.

Oficial 2º

Buenos Aires, Abril 3 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo la honra de pasar en copia á V. E. la nota á que vienen agregados algunos documentos que originales acompaño dirigida á este Departamento por la Municipalidad de la Colonia San Carlos, provincia de Santa-Fé, pidiendo mi interposicion para que se acuerde el premio á que son acreedores los colonos dedicados allí á la cria del Susano de seda.

Habiéndose llenado las condiciones prescriptas en la ley dictada para el fomento de esa importante industria en lo tocante á la cosecha de los capullos de seda. V. E. instruido de ello determinará lo conveniente.

Dios guarde á V. E.

E. Oldendorff.

Buenos Aires, Abril 6 de 1875.

A la Contaduría General.

J. Larguía,
Sub-Secretario.

EXMO. SEÑOR :

La ley de 27 de Julio de 1873 acuerda un premio para el fomento de la industria sericola.

Los recurrentes están comprendidos en las disposiciones de esa ley artículo 1º inciso 2º.

El Decreto reglamentario de la misma exige para justificar los derechos que se adquieran en virtud de esa ley, certificados espedidos por comisiones que nombren las respectivas Municipalidades.

En el caso que ocurre se han llenado los requisitos que exige el mencionado decreto. Pero, para que los certificados presentados produzcan sus efectos, por lo menos es necesario que sus formas sean revalidadas. Esto no lo exige espresamente el decreto, pero implícitamente parece comprendido en su artículo 3º cuando dice:—«y demás diligencias que fueren necesarias.»

Además, la revalidacion de esas firmas es un requisito indispensable, como fácilmente se comprende.

Si V. E. participa de la misma opinion que esta oficina, deberá entónces disponer, por ese Ministerio que pase este espediente al Gobierno de Santa-Fé al efecto indicado.

Contaduría General, Octubre 26 de 1875

S. Cortinez.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1875;

Pase al Gobierno de Santa-Fé á los efectos indicados por la Contaduría General.

IRIONDO.

Santa-Fé, Noviembre 6 de 1875.

No teniendo el Gobierno un conocimiento exacto acerca de la autenticidad de algunas de las firmas que suscriben los certificados adjuntos, y sobre el carácter que invisten los firmantes de los mismos, pase este espediente al Subdelegado de Policia de la colonia San Carlos, para que manifieste si los que suscriben dichos certificados lo han hecho como municipales ó como comisionados al efecto, y si son autógrafas las firmas que los suscriben.

Hay una rúbrica—

Argento.

Exmo. Señor.

El Subdelegado de la colonia San Carlos evacuando el informe ordenado á V. E. respetuosamente dice: Que las

firmas que aparecen al pié de los seis certificados que corren de f. 3 á f. 8 de este expediente son las que usan los firmantes en todos sus actos públicos y privados, y que los mismos señores fueron nombrados en comision por la Corporacion Municipal para pesar los capullos presentados por los productores.

San Carlos, Noviembre 9 de 1875.

Manuel Nickiset

Santa-Fé, Noviembre 11 de 1875.

Espídase en seguida el certificado correspondiente y devuélvase con la nota de estilo.

Hay una rúbrica—

Arjento.

Santa-Fé, Noviembre 12 de 1875.

Certificase que el Sr. D. Manuel Nickeset por quien aparece espedido el informe anterior es como se titula, Subdelegado de Policia de la Colonia de San Cárlos, actualmente en ejercicio de su cargo, y la firma y rúbrica con que lo suscribe son autografos y las mismas que usan en todos sus actos públicos.

Bayo.

Aurelio Arjento.

Santa-Fé, Noviembre 12 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de dirijirme á V. E. devolviéndole dili-

genciado el espediente que se sirvió remitir con fecha 30 de Octubre último.

Dios guarde á V. E.

Servando Bayo.
Aurelio Arjento.

Buenos Aires, Noviembre 18 de 1875.

Vuelva al Departamento de Agricultura para que informe respecto de los premios á que se han hecho acreedores los colonos que según los certificados adjuntos de este espediente, se han presentado optando á ellos, teniendo presente para espedir su informe lo dispuesto en la ley de 27 de Julio de 1873 y en el decreto reglamentario de 28 de Mayo de 1874.

IRIONDO.

Exmo. Señor:

El Departamento Nacional de Agricultura tiene el honor de manifestar á V. E. que los agricultores á que se refiere este espediente se hallan comprendidos en el art. 2º ítem. 2º de la ley de 27 de Julio de 1873, habiendo llenado las prescripciones del decreto reglamentario de 28 de Marzo de 1874.

En consecuencia puede V. E. si lo tiene á bien, decretar la entrega de los premios á que son acreedores, en el órden siguiente:

D. Domingo Stapinato.....	231	₪
« Lorenzo Beneditto.....	70	«

« Domingo Stapinato.....	68 «
« Lorenzo Benedetto.....	48 «
« Chiafredo Boora.....	46 «
« Andreu Faschetta.....	42 «

Debe el infrascripto prevenir á V. E. que la ley se presta á dos interpretaciones respecto de la manera como debe hacerse la liquidacion de los premios por cuanto el artículo citado designa § 40 por cada 20 kilogramos de seda en capullos que se presenten, no esperando de un modo terminante se ha de aumentarse en proporcion el valor del premio en caso de que los kilogramos pasen de veinte y no lleguen á cuarenta, ó se liquida por porciones de 20 solamente.

El Departamento se ha permitido hacer la liquidacion de la manera mas favorable para los agricultores, teniendo en cuenta la demora que han sufrido para recibir los premios y los perjuicios que este año han experimentado los colonos á causa de la langosta.

El infrascripto se permite tambien indicar la conveniencia de que los premios acordados se distribuyan en presencia del mayor número de colonos para que á todos sirva de estímulo un acto tan generoso de parte del Gobierno.

Buenos Aires, Diciembre 4 de 1875.

E. Oldendorff.

Buenos Aires, Diciembre 13 de 1875.

Vuelva á la Contaduria.

O. Ojeda.

Exmo. Señor.

Es de opinion la Contaduria que V. E. se sirva disponer á favor de la Direccion General de Agricultura, el pago de la suma de quinientos cuatro pesos fuertes, (₡ 504) para que proceda de la manera que indica.

Contaduria General, Diciembre 31 de 1873.

Francisco Vivas.

Buenos Aires, Enero 15 de 1876.

Estando comprobado por los informes producidos en este expediente que los colonos de la colonia San Carlos, D. Domingo Stapinato, D. Lorenzo Benedetti, D. Chiafredo Borro y D. Andreu Faschetta se hallan comprendidos en la prescripcion del artículo 2º item 2º de la ley de 27 de Julio de 1873 y habiéndose dado cumplimiento á lo dispuesto en el Decreto Reglamentario de 28 de Marzo de 1874, decláranse á dichos colonos con derecho al premio establecido por la ley referida.

Por tanto pase al Ministerio de Hacienda para que ordene la entrega al Gefe de Departamento del Agricultura de la cantidad de quinientos cuatro pesos fts. (504 ₡) que importa la liquidacion anterior, quedando encargado el mismo funcionario de hacer el reparto á los agricultores nombrados en la forma que indica en su informe. Impútese este gasto á la ley de 27 de Julio de 1873.

Comuníquese al Gobierno de Santa Fé, publíquese, é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Exmo. Sr. Ministro del Interior.

Juan Invernizzi y Juan Toschini vecinos de la ciudad de la Concepcion del Uruguay, ante V. E. respetuosamente nos presentamos y esponemos;

Que segun los certificados de la Municipalidad de aquella Ciudad, nos encontramos en las condiciones de los incisos 1º, 2º y 3º del artículo 2º de la ley de 3 de Julio de 1873.

Como V. E. verá por los mencionados certificados que con la debida solemnidad acompañamos, en nuestro establecimiento de quinta ubicado en la ciudad del Uruguay, tenemos un cultivo de mas de mil plantas de moreras de ménos de dos años; y de cuyas plantas nos venimos sirviendo para la cria del gusano de seda, industria introducida por nosotros, y cuya cosecha en el año presente nos ha dado el resultado que V. E. observará por el certificado respectivo, colocándonos superabundantemente en las condiciones de optar á los premios establecidos por el 2º y 3º inciso del art. 2º de la ley que antes hemos citado.

De esta cosecha hemos hilado la mitad de capullos, destinando la otra mitad para semilla, en atencion á pedidos que se nos han hecho de Europa, donde como es sabido el gérmen del guzano de seda se encuentra hoy enfermo y no dá resultados satisfactorios en la cosecha.

Con este memorial presento á V. E. de acuerdo con lo que dispone el art. 3º del Decreto reglamentario de la ley de Julio del 73, un cuadro que contiene las muestras de seda hilada de las clases que hemos cosechado, y tambien los capullos de una y otra.

Con los documentos acompañados, pues, y la muestra que presentamos, venimos á pedir por intermedio de V. E. al Exmo. Gobierno Nacional, que prévio el informe del Departamento de Agricultura y demás diligencias que

fueren necesarias, se sirva otorgarnos los premios que nos corresponden por la plantacion de la mora y cosecha de seda en capullo é hilado.

Por lo espuesto :

A V. E. pedimos que habiendo por presentados con los certificados y muestras de nuestra referencia, se sirva oportunamente otorgarnos los premios que creemos haber ganado con arreglo á la ley, mandándonos entregar su importe por la oficina que corresponda.

Es justicia Exmo. Señor.

Juan Invernizzi—Juan Toschini.

Diciembre 2 de 1875.

Informe la Contaduria General.

O. Ojeda.

Exmo. Señor :

Corresponde se sirva V. E. disponer que pase este expediente á informe al Departamento de Agricultura. Hecho que vuelva.

Buenos Aires, Diciembre 20 de 1875.

S. Cortines.

Diciembre 27 de 1875.

Como lo pide la Contaduria informe el Departamento de Agricultura.

O. Ojeda.

Exmo. Señor :

Los certificados acompañados por los solicitantes acreditan que se hallan comprendidos en la Ley de 27 de Julio de 1873, habiendo llenado los requisitos exigidos en el Decreto reglamentario de 28 de Marzo de 1874. En consecuencia, el infrascripto considera que puede V. E. si lo tiene á bien, otorgarles el premio que les corresponde por las mil plantas de morera cultivadas y los ochenta kilogramos de seda en capullos.

Buenos Aires, Enero 14 de 1875.

E. Oldendorff.



Enero 14 de 1875.

Vuelva á Contaduría.

O. Ojeda.

Exmo. Señor :

Este expediente está suficientemente sustanciado segun la ley y decreto reglamentario de la materia.

En consecuencia, la Contaduría procede á liquidar :

Por 1,000 moreros.....	₧	180
Por 80 kilogramos de seda en capullos á 40 pesos cada 20.....	«	160

₧ 240

Son doscientos cuarenta pesos fuertes (₧ 240) que importa esta liquidacion cuyo pago debe V. E. resolver.

Buenos Aires, Febrero 18 de 1876.

S. Cortines.

Buenos Aires, Marzo 6 de 1876.

Estando comprobado que los solicitantes se hallan comprendidos en los términos de la ley de 27 de Julio de 1873, que acuerda premios para fomentar la industria sericícola en el país, pase al Ministerio de Hacienda para el abono á D. Juan Invernizzi y D. Juan Foschini de la cantidad de doscientos cuarenta pesos fuertes (\$ fts. 240) que les corresponden por las mil moreras y los ochenta kilogramos de capullos de seda que han presentado, debiendo imputarse este gasto á la espresada ley y publíquese.

AVELLANEDA

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Enero 7 de 1876.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de acompañar á V. E. el informe original y certificados constando la existencia en la Colonia

de Tortugas de diez y ocho mil plantas de morera en las condiciones que exige la ley de 27 de Julio de 1873.

Estas plantas provienen de semilla traída de la Italia por los mismos colonos, y el Sr. Presidente inspeccionó varios ramos cuando su viaje al Rio 4°.

Con el premio que les acuerda la ley estos colonos pueden desde ya hacer venir semilla del guzano y principiar las faenas serícolas; y con esa legitima proteccion del Gobierno, la Colonia de Tortugas puede en unos pocos años producir mucha seda, puesto que casi todos los colonos conocen allí perfectamente su cultivo.

Pedro Balduzzi..... 7,000

Bautista Cocia..... 7,000

José Borella..... 4,000

Dios guarde á V. E.

G. Perkins.

Superintendente de las Colonias.

Buenos Aires, Enero 12 de 1876.

Al Departamento de Agricultura para que informe.

O. Ojeda.

EXMO. SEÑOR:

Examinando los documentos presentados por el Superintendente de las Colonias del Ferro-Carril Central Argentino con el objeto de solicitar el premio á que son acreedores por la ley de 29 de Julio de 1873, los colonos Pedro Balduzzi, Bautista Cocia y José Borella, en virtud 18,000 plantas de morera de mas de dos años, el Depar-

tamento Nacional de Agricultura nada tiene que observar, pues se han llenado todos los requisitos exigidos.

Buenos Aires, Enero 19 de 1876.

E. Oldendorff.

Enero 21 de 1876,

A Contaduría

O. Ojeda.

EXMO. SEÑOR :

La Contaduría cree que seria conveniente se revalidaran las firmas de la Comision Municipal que ha espedido el adjunto certificado por el Gobierno de la respectiva Provincia.

No obstante, en vista de que él viene elevado por el Superintendente de las Colonias, y sin reparo por parte del Departamento de Agricultura puede V. E. resolver en sentido contrario si asi considera conveniente y ordenar se practique la correspondiente liquidacion.

Buenos Aires, Febrero 18 de 1876

S. Cortines.

Marzo 8 de 1876.

Vuelva á la Contaduría para que liquide.

O. Ojeda.

EXMO. SEÑOR:

En cumplimiento del anterior decreto la Contaduría liquida la suma de un mil cuatrocientos cuarenta pesos fuertes (₲ 1,440) que importan las 18,000 moreras al precio de ochenta pesos fuertes (₲ 80) el miliar segun el artículo 2º, inciso 1º de la Ley de 27 de Julio de 1873.

Marzo 29 de 1876.

S. Cortines.

Buenos Aires, Abril 25 de 1876.

De conformidad con los informes que preceden del Departamento de Agricultura y Contaduría General, pase al Ministerio de Hacienda para que mande abonar á D. G. Perkins, Superintendente de las Colonias de la Provincia de Santa Fé, la suma de mil cuatrocientos cuarenta pesos fuertes (₲ 1,440) que importa el premio á que son acreedores los colonos de la «Colonia Tortugas» á que se refiere la nota adjunta por el cultivo de 18,000 plantas de morera, en las condiciones que exige la ley de 27 de Junio de 1873. Impútese esta cantidad á la espresada ley.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

ANEXO H

V A R I O S

Esposicion en Filadelfia

Buenos Aires, Mayo 9 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Habiendo manifestado el Comisionado Argentino en la Esposicion de Filadelfia, la conveniencia de constituir una Comision compuesta de varios miembros que represente á la República en aquel concurso de la industria, imitando así á las demás naciones que han acreditado comisionados, el infrascrito á nombre del Comité Central que preside, se permite proponer á V. E. el nombramiento con ese objeto de los señores D. Carlos Carranza, D. Eduardo F. Davison Cónsul General de la República, D. Eduardo Shippen, Cónsul Argentino en Filadelfia y D. Diego de

Castro, debiendo los nombrados designar el Presidente, Secretario y Tesorero de la Comision.

Esta Comision así constituida, ha empezado á desempeñar sus funciones y solo espera que el Exmo. Gobierno confirme el nombramiento interino de sus miembros que ha hecho el comisionado D. Cárlos Carranza.

Dios guarde á V. E.

E. Oldendorff.

Julio Victorica.

Secretario.

Buenos Aires, Mayo 13 de 1875.

De conformidad con lo espuesto por el Comité Central de la Esposicion en Filadelfia, nómbrase en omision para representar á la República en la citada Esposicion á los señores D. Cárlos Carranza, D. Eduardo J. Davison, D. Eduardo Shipper y D. Diego de Castro, debiendo los nombrados designar el Presidente, Secretario y Tesorero de la Comision

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Junio 30 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Uno de los objetos mas importantes del encargo conferido al Comité Central Argentino para la Esposicion en Filadelfia, es sin duda el de confeccionar la obra descriptiva de la República Argentina, que debe publicarse en varios idiomas simultáneamente con aquel gran concurso internacional.

El Comité comprendió desde el primer momento que debia vencer muy graves dificultades para realizar en tal sentido las altas miras del Gobierno. Era preciso no solo tener en cuenta la mayor exactitud y escrupulosidad en la adquisicion de los datos y conocimientos necesarios para el material del libro, sino tambien la falta de estudios sérios sobre nuestro país, desde que las publicaciones anteriores que se conocen, si bien tienen á su frente la garantia en el terreno del saber, pierden, puede decirse, casi todo su mérito por lo deficientes y á la vez contradictorios entre sí, de modo que dos libros consagrados á describir nuestro país, parece que se refieren á localidades de distinta situacion y diversas producciones.

La obra mas completa y mejor conocida de las que han visto la luz con el apoyo del Gobierno, es la que se debe á la pluma ilustrada del Dr. D. Martin de Moussy, y sin embargo á todos los que conocen algo nuestro vasto territorio, les consta que contiene errores graves que no es posible por mas tiempo dejar subsistente y cuyo origen nace de la falta de elementos al alcance de tan distinguido escritor en la época aciaga en que reunió los materiales para su libro.

Durante los veinte años transcurridos desde que el Dr. de Moussy redactó su obra, han visitado nuestro país sábios muy notables que ya espontáneamente ó por encargo especial de los Gobiernos, han hecho estudios concienzudos de importancia indisputable en los distintos ramos que constituía la especialidad de cada uno. Reunir en un solo cuerpo el resultado de esos estudios, abrazándolos á todos en su parte mas esencial, valiéndose para ello de muy ilustrados colaboradores, ha sido la tarea del Comité Central, que ya se complace en asegurar á V. E., que confia en alcanzar el éxito mas satisfactorio.

El informe del Dr. D. Ricardo Napp á este respecto, que el infrascripto tiene el honor de elevar á V. E. con su nota de 3 del corriente, es un testimonio de esa seguridad, así como tambien demuestra que el libro descriptivo por su forma, estension, materias de que trata é inteligencias reconocidas que han coloborado en él, llenará cumplidamente el propósito á que es destinado, es decir vulgarizar en el exterior y aun dentro del país mismo, el conocimiento de las grandes ventajas que la República ofrece para el establecimiento en grande escala de todas las industrias.

Constando en el citado informe, los detalles mas esenciales del libro mencionado y habiendo tenido ocasion de espresar otros á V. E. en diversas comunicaciones anteriores, me limitaré en la presente á trasmitir al señor Ministro el acuerdo del Comité Central que la motiva.

Segun los materiales reunidos, el libro constará cuando ménos de quinientas pájinas y el costo total de los cuatro idiomas en frances, inglés, aleman y castellano, que suman quince mil pesos fuertes, segun las siguientes partidas:

Impresion de 10,500 ejemplares segun propuesta de la imprenta de «La República».....	247200	\$m/c
Id id 4,500 ejemplares mas para completar los 15,000.....	64800	«
	<hr/>	
		312000 \$m/c
Mapa de la República, construc- cion é impresion.....	50000	«
Traductores.....	60000	«
Redaccion, honorarios é impre- v.	70000	«
Encuadernacion de lujo.....	8000	«
	<hr/>	
Costo total.....	500000	\$m/c

En vista del tipo propuesto por la imprenta, citada se espera que en vez de los 36 pliegos presupuestados, basten 25, lo que permitirá descontar del costo de la impresion 11 pliegos ó sea el 30 por ciento..... 100000

Saldo \$ m/c..... 400000

En vista de la importancia de esta suma que viene á recargar considerablemente la cantidad votada para atender todos los gastos que demanda la representacion de la República en la Esposicion de Filadelfia y Santiago, el Comité Central antes de resolverse definitivamente á disponer la impresion del libro, y aun cuando los gastos de redaccion y traduccion se han hecho en su mayor parte, ha creido de su deber someter este asunto á una autorizacion especial de V. E., garantiendo solo que respecto de la impresion, segun las propuestas que obran en secretaria, no es posible obtener precio mas módico.

Debe recordarse que se trata de cuatro libros distintos desde que las ediciones se hacen en igual número de idiomas, lo que naturalmente aumenta el costo de la impresion como asi mismo la cantidad invertida en

el libro será reembolsada en gran parte por el precio de su renta, por módico que sea el valor que se le fije.

El Comité Central que tanto se complace ante el éxito alcanzado en las catorce provincias de la República en la reunion de objetos y productos para remitir á las Exposiciones, al extremo de que ya puede asegurar que muchas de ellas se hallarán en Filadelfia mejor representadas aun que lo que estuvieron en la Esposicion Nacional de Córdoba, me encarga trasmita á V. E. el especial interes que abriga porque la obra descriptiva llegue tambien á corresponder los esfuerzos hechos por la adquisicion de todos los datos que ha de contener y pueda hacerse circular tanto como es necesario en los principales paises de Europa, como el medio mas eficaz de estimular la inmigracion de capitales y de brazos.

Esperando pues que V. E. se sirva prestar á este asunto su ilustrada atencion con la preferencia que merece visto el corto tiempo disponible para emprender los trabajos, tengo el honor de reiterarle el testimonio de mi respeto.

Dios guarde á V. E.

E. Oldendorff.

Julio Victorica.

Secretario.

Departamento del Interior.

Buenos Aires Julio 10 de 1875.

Atento lo informado por el Comité Central Argentino de la «Esposicion de Filadelfia» encareciendo la importancia de la obra descriptiva de la República Argentina, encargada á D. Ricardo Napp; y la influencia que ella debe ejercer para estimular la inmigracion de capitales y de obreros, y habiéndose consultado por este Ministerio á personas

competentes, que dan igual importancia á la citada obra y á los resultados de su publicacion y propagacion; otórgase al Comité la autorizacion que solicita para contratar su impresion, aceptando la propuesta mas ventajosa en castellano, Frances, Aleman é Ingles, como lo propone.

Comuníquese, publíquese con la precedente nota y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Comité Central—Exposicion en Filadelfia.

Buenos Aires, Diciembre 4 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de participar á V. E. que el 10 del corriente quedará terminado el arreglo de los objetos y productos argentinos que deben exhibirse en Buenos Aires antes de ser remitidos á la Exposicion Universal de Filadelfia.

El Comité Central espera que el Exmo. Gobierno se sirva designar el dia de la apertura solemne de esta Exposicion Preliminar que no solo hará conocer á los habitantes de Buenos las innumerables fuentes de riqueza con que cuenta nuestro país; sino tambien la manera como vamos á estar representados en la gran fiesta del centenario americano.

El Comité ha acordado por su parte invitar al acto de la

inauguración á los principales funcionarios de la Nación y de la Provincia, á los directores de Bancos, Ferrocarriles, etc., y á la prensa, pudiendo V. E. si lo tiene á bien, remitir una lista de las personas que ese Ministerio disponga invitar directamente.

Terminada la inauguración oficial cuyo programa puede reducirse á lo siguiente.

Himno Nacional por las bandas de música.

Discurso del Presidente del Comité Central al presentar á S. E. el catálogo de la Exposición.

Discurso del Exmo. Sr. Presidente de la República, declarando abierta la Exposición.

Discurso del Sr. Ministro de los Estados Unidos.

Una salva de 21 cañonazos anunciarán al pueblo que la Exposición Preliminar de Buenos Aires ha sido inaugurada abriéndose en seguida las boleterías para esponder los billetes de entrada.

Persuadido el Comité Central de que V. E. dictará las órdenes convenientes, á efecto de dar al acto de la inauguración toda la solemnidad que merece, felicita por mi conducto al Exmo. Sr. Ministro del Interior por el éxito alcanzado, el cual se debe en gran parte á sus acertadas disposiciones.

Dios guarde á V. E.

E. Oldendorff.

Julio Victorica,

Secretario.

Buenos Aires, Diciembre 9 de 1875.

Vista la presente nota en que el Comité Central encargado de coleccionar y remitir á la Exposición de Filadelfia los

productos naturales é industriales del país, comunica hallarse convenientemente arreglados para ser exhibidos en esta ciudad de acuerdo con lo dispuesto en la ley de 25 de Setiembre de 1874, y considerando que es de interés público dar la mayor solemnidad á estas manifestaciones del trabajo nacional;

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Queda aprobado el programa presentado por el Comité para la inauguracion de la Exposicion Preliminar en esta Ciudad.

Art. 2° Señálase el dia 12 del mes actual, á la una de la tarde por que tenga lugar este acto.

Art. 3° Queda encargado el Comité Central de invitar al Cuerpo diplomático, á las autoridades Nacionales y al vecindario de esta ciudad para que asistan el dia y á la hora indicada al local de la Exposicion.

Art. 4° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Comité Central—Exposicion en Filadelfia.

Buenos Aires, Diciembre 23 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Siendo necesario despachar en el próximo mes de Febrero las objetos destinados á la Esposicion en Filadelfia

á fin de que lleguen en la época oportuna, el Comité ha resuelto cerrar la Esposicion Preliminar el dia 3 de Enero para en seguida proceder con toda actividad al encajonamiento y embarque.

Se ha elegido para trasportarlos la goleta americana «Hany Smith», capitan Royd, de porte de 440 toneladas, rejistrado A. I. Este buque construido espresamente para viajes rápidos, reúne todas las condiciones requeridas, ya que por la falta de un vapor que haga viajes directos á Nueva-York es forzoso valerse de un buque de vela.

El Comité ha resuelto para garantir mejor tan valioso cargamento, proponer á V. E. que un empleado especial, con el carácter de sobre carga, lo acompañe hasta su destino, llevando las correspondientes instrucciones para la entrega de todo en los Estados-Unidos segun lo establecido por el Directorio General de la Esposicion.

En caso que V. E. se sirva aceptar esta idea me permito indicarle la conveniencia de que la persona elejida para sobre cargo hable correctamente el inglés, pudiendo asignarle el sueldo de sesenta pesos mensuales y el viaje de ida y vuelta.

Dios guarde á V. E.

E. Oldendorff.
Julio Victorica.
Secretario.

Buenos Aires, Enero 7 de 1876.

Apruébanse las medidas propuestas por el Comité de la Esposicion de Filadelfia.

Nómbrese á D. Teodoro Oldendorff como sobre cargo para que acompañe los objetos que se envian á Filadelfia

hasta entregarlos á los que han de recibirlos en aquella ciudad, asignasele como sueldo la cantidad de cincuenta pesos fuertes mensuales.

Comuníquese y publíquese con la nota adjunta.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Comité Central—Esposicion en Filadelfia.

Buenos Aires, Diciembre 4 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

Estando prescripto en las instrucciones remitidas últimamente por el Directorio General de la Esposicion del Centenario Americano que las Comisiones de cada pais nombren dos delegados que las representen en el gran Juri internacional que ha de formarse en Filadelfia, el Comité Central, en su reunion de ayer, ha acordado, por unanimidad de votos, elegir en tal carácter á su Presidente y á su Secretario.

Lo que por encargo especial del mismo Comité, tengo el honor de comunicar á V. E. aceptando esta oportunidad para reiterarle el testimonio de mi mas distinguida consideracion.

Dios guarde á V. E.

E. Oldendorff.
Julio Victorica.
Secretario.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 1° de 1876.

Nómbrese Delegado del Gobierno para presidir la Comisión en Filadelfia que ha de correr con el arreglo y colocación de los productos argentinos en la Exposición Universal al Presidente del Comité Central de esta ciudad, D. Ernesto Oldendorff con la asignación de trescientos cincuenta pesos fuertes para sus gastos.

Pásesele la nota acordada dándole las instrucciones necesarias para el desempeño de su comisión, y en cuanto al Secretario del Comité propuesto también para ser enviado á Filadelfia, contéstese que el Gobierno, reconociendo su competencia y servicios prestados, no puede acceder á su nombramiento en atención al estado del Tesoro y la necesidad de que permanezca en su puesto para garantir los intereses del Departamento de Agricultura, mientras dure la ausencia de su Jefe.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Marzo 4 de 1876.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo.

En contestación á la nota de V. E. dada el 1° del mes que rije, comunicándome que el Exmo. Gobierno ha te-

nido á bien nombrarme Presidente de la Comision Argentina de los Estados Unidos, encargada de disponer el arreglo de los objetos con que estará representado nuestro pais en la Exposicion Centenaria de Filadelfia y demas que con ello se relacione, debo manifestar á V. E. que acepto con gusto y gratitud esta distincion, lo que ruego al Sr. Ministro se sirva poner en conocimiento del Exmo. Sr. Presidente de la República, con la seguridad de que no omitiré esfuerzo alguno para hacerme digno de la confianza con que he sido honrado y que me proporciona una nueva oportunidad de consagrarme al servicio del pais, cuyo progreso y engrandecimiento ha sido siempre mi mayor aspiracion.

Dios guarde á V. E.

E. Oldendorff.

Buenos Aires, Marzo 10 de 1876.

Publíquese.

IRIONDO.

Diversos asuntos

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 30 de 1875.

Habiéndose presentado diversas cuentas provenientes de pasajes espedidos en favor de empleados de este Departamento, sin autorizacion superior, y siendo además necesario evitar otras irregularidades de la misma clase.

El Presidente de la República acuerda y

DECRETA :

Art. 1° Ningun gefe de oficina en el Departamento del Interior espedirá órdenes de pasage sin prévia autorización, salvo los que tienen fondos destinados á este objeto por ley del presupuesto y debiendo en tal caso ser abonados con estos.

Art. 2° Cuando por el Ministerio ó por su autorizacion se espidiesen órdenes de pasages con la espresion de pertenecer á los que el Gobierno tiene por privilegio, los agentes de vapores podrán solo dar los de esta clase, sin sustituirlos con otros que el Erario deba abonar.

Art. 3° Las disposiciones anteriores no alteran las auto-

rizaciones especiales que se hayan conferido ó que se confieran en adelante á la oficina central de inmigracion.

Art. 4° Comuníquese, publíquese, avísese á la Contaduría General para que tenga presente el contenido de este decreto, é insértese en el R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 19 de 1875.

Habiendo informado la Direccion General de Correos que los empresarios de Mensagerias subvencionadas para el servicio de la correspondencia han hecho repetidos reclamos por los abusos que cometen algunos empleados otorgando órdenes de pasages en las mensagerias.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Ningun Gefe de Oficina en el Departamento del Interior espedirá órdenes de pasages en las mensagerias que hacen el servicio postal sin prévia autorizacion de este Ministerio.

Art. 2° De los pasages que el Gobierno se ha conservado en diversos contratos dispondrá el Director General de Correos para el servicio del mismo.

Art. 3° Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Octubre 2 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior de la República Argentina, Dr. D. Simon de Iriondo.

El abajo firmado, Presidente de la «Compañía Anónima de la Navegacion á vapor del Rio Bermejo», á V. E. respetuosamente espone: Que en virtud de la Ley sancionada por el II. Congreso de la Nacion y promulgada por V. E. con fecha 29 del próximo pasado Setiembre, por la cual se concede á la Compañía que presido, la cantidad de doscientos cincuenta mil pesos fuertes en fondos públicos, como anticipo á la mitad del premio acordado por la Ley de 30 de Setiembre de 1872.

A V. E. suplico se sirva ordenar lo conveniente á fin de que me sean entregados dichos fondos.

Dios guarde á V. E.

Francisco G. Molina.

Buenos Aires, Octubre 5 de 1875.

En cumplimiento de la Ley de 29 de Setiembre del corriente año, que acuerda á la Compañía de Navegacion á vapor del Rio Bermejo un anticipo de *doscientos cincuenta mil* pesos fuertes en fondos públicos del 6 % de renta y 1 % de amortizacion, á cuenta de doble cantidad que le está prometida por Ley de 30 de Setiembre de 1872, ordénese al Crédito Público Nacional que, con la correspondiente intervencion de la Contaduria General, se entregue aquella suma al Sr. D. Francisco G. Molina, Presidente de la Compañía, debiendo éste otorgar *previamente* por

ante el Escribano de Gobierno, conforme á lo acordado en el artículo 2º de la Ley, la escritura de hipoteca de los bienes de la Compañía, la que será debidamente registrada en la Oficina correspondiente. A sus efectos, pase al Crédito Público Nacional y publíquese.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO

Exmo. Señor:

En cumplimiento del superior decreto que antecede, queda otorgada en esta fecha por D. Francisco G. Molina, Presidente de la Compañía «Navegacion á vapor del Rio Bermejo» la escritura de hipoteca, todo conforme á lo ordenado por V. E. En su virtud elevo este espediente al Ministerio de su procedencia, segun corresponde.

Buenos Aires, Octubre 7 de 1875.

Juan F. Gutierrez.
Escribano General de Gobierno.

Buenos Aires, Octubre 7 de 1875.

Agregándose la escritura y certificado de su referencia *ad effectum-videndi*, pase al señor Procurador del Tesoro.

IRIONDO.

Señor Ministro:

Para cumplir con las disposiciones de la Ley de 29 de

Setiembre ppdo. relativa á este asunto, me parece indispensable:

1° Que el representante de la Empresa de Navegacion á vapor del Rio Bermejo haga manifestacion jurada de todos los bienes que actualmente posea dicha Empresa, y esa manifestacion se consigne en la escritura.

2° Que se haga una relacion detallada de esos bienes y su tasacion segun su estado actual, no precisamente para proceder segun sus valores, puesto que el H. Congreso no se ha preocupado de ellos al dictar la Ley, sino para que queden perfectamente individualizados, y conste en todo tiempo los valores con que se garantiza el cumplimiento *de las condiciones* de la Ley de 30 de Setiembre de 1872, á la devolucion de los *doscientos cincuenta* mil pesos fuertes que se mandan entregar por la Ley últimamente sancionada.

3° Una vez que se hayan llenado estas formalidades, se tomará razon de la hipoteca, en la escribania de marina por lo que se refiere á los buques, aparejos, etc.; y en la oficina de hipotecas de Salta, por lo que se refiere al terreno en las márgenes del Bermejo, librando para ello los oficios correspondientes, y siendo de cuenta de la empresa los gastos.

4° En la escritura debe hacerse mencion en la forma que corresponde, de los títulos del terreno sobre el Bermejo.

Estudio, Octubre 11 de 1875.

V. de la Plaza.

Buenos Aires, Octubre 16 de 1875.

De conformidad á lo dictaminado por el Procurador del

Tesoro, pase al Escribano de Gobierno para que el representante de la Empresa de Navegacion del Rio Bermejo haga manifestacion jurada ante él, de todos los bienes que actualmente posee la Empresa, la que será agregada á la escritura de hipoteca de su referencia. Regístrese éste en la Escribania de Marina por lo que se refiere á los buques, aparejos etc.; y en la oficina de hipotecas de Salta por lo que se refiere al terreno situado en las márgenes del Rio Bermejo, librándose con éste objeto el oficio correspondiente al Gobierno de la Provincia de Salta; y fecho ejecútese el decreto de 5 del corriente.

Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIOND

Exmo. Señor :

En cumplimiento de lo que ordena el superior decreto que antecede, ha prestado en la fecha, y ante mí, el señor D. Francisco G. Molina, la declaracion jurada á que es referente el citado Superior Decreto. En su virtud se eleva este espediente á V. E. segun corresponde.

Buenos Aires, Octubre 16 de 1875.

Juan F. Gutierrez.

Escribano General de Gobierno.

Exmo Señor :

En cumplimiento de lo precedente superior disposicion se ha tomado la respectiva anotacion en esta oficina de marina á mi cargo.

Buenos Aires, Octubre 16 de 1875.

Ignacio Caballero.

Escribano de Marina Nacional.

Contaduria General, Octubre 19 de 1875.

Tomóse razon \$250,000.

Francisco Vivas.

Reglamento

QUE DETERMINA LAS CONDICIONES Á QUE DEBEN SUJETARSE TODOS LOS PROYECTOS Y PROPUESTAS DE OBRAS PÚBLICAS NACIONALES.

Art. 1º Todo proyecto ó propuesta de obras públicas presentado por los particulares, asociaciones ó corporaciones tanto oficiales como privadas, deberá constar de las partes siguientes :

Primera.—Planos.

Segunda.—Especificaciones.

Tercera.—Presupuestos.

Art. 2º Los planos deberán ser generales y de detalles. Los generales constarán por lo menos de una proyeccion

horizontal, una vista de costado y otra vista de frente y además de los cortes ó secciones necesarias para su buena inteligencia segun la importancia y naturaleza del asunto.

Los planos de detalle se referirán á aquellas partes de la obra que necesiten ser esplicadas por separado y en mayor escala y tanto en uno como en otros deberán notarse las dimensiones correspondientes.

Art. 3º Las especificaciones contendrán una descripción detallada del proyecto é indicarán la clase de materiales que deban emplearse.

Art. 4º Los presupuestos contendrán la cantidad, clase y precio de todos los materiales y mano de obra, agrupando estos datos de manera que se espese bien claramente á que parte del proyecto corresponde cada uno.

Art. 5º Todos los documentos á que se refieren los artículos anteriores deberán remitirse por duplicado á fin de que un ejemplar de cada uno quede despues de tramitado el asunto, en el archivo del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nacion.

Art. 6º No se dará curso á ningun espediente sobre proyectos de obras públicas que no libre los requisitos que se determinan en el presente reglamento, salvo casos muy especiales y prévio informe del Departamento de Ingenieros.

Buenos Aires, Noviembre 19 de 1875.

Justiniano Lynch.

Ignacio Firmat.

Ministerio del Interior.

Visto el informe que antecede de la Comision Inspectora de Obras Públicas y á fin de que pueda darse exacto cum-

plimiento á lo que previenen los artículos 30 y 34 de la ley orgánica del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nacion.

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1º Apruébase en todas sus partes el Reglamento que propone la Comision Inspectora de Obras Públicas.

Art. 2º Comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Noviembre 19 de 1875.

A Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Sucede con mucha frecuencia que vienen á informe de esta Comision, proyectos de obras diversas tan sumamente incompletas, que unos carecen del número de planos necesarios, otros de especificaciones claras y otros de presupuestos detallados.

Este sistema ademas hace muy difícil el buen conocimiento del asunto para poder informar acertadamente, da lugar á demoras grandes y hasta á devolucion de los expedientes con perjuicio de los interesados y hasta del

Gobierno mismo y tal como ha sucedido recientemente con una peticion del Rector del Colegio Nacional del Uruguay para construccion de unas piezas, y hace necesario establecer una reglamentacion sobre tan importante punto.

Por otra parte la ley para la creacion del Departamento de Ingenieros Civiles en sus artículos 30 y 31 previene que en el archivo deben quedar originales los expedientes de Obras Públicas y cópias de todos los documentos y planos en que interroga, y seria imposible que las cópias de los innumerables documentos se hicieran por los empleados del Departamento cuyo número solo corresponde al cálculo aproximado de los trabajos orijinales que de él salgan.

Con este motivo la Comision Inspectora de Obras Públicas tiene el honor de elevar á la consideracion de V. E. el adjunto proyecto de decreto reglamentando cuanto á la presentacion de proyectos de Obras Públicas se refiere á fin de que se sirva aprobarlo si lo cree conveniente.

Dios guarde á V. E.

Justiniano Lynch.

Ignacio Firmat.

Buenos Aires, Noviembre 25 de 1875.

Visto lo espuesto por la Comision Inspectora de Obras Públicas, respecto de la necesidad de regularizar la presentacion de las solicitudes relativas á Obras Públicas, á fin de facilitar el despacho de la oficina en interés de los mismos solicitantes, se resuelve aprobar el reglamento adjunto, quedando encargada la Comision de su fiel ejecucion.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA
SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Junio 4 de 1875.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

La suma estrechez y mala situacion del local en que se halla instalada esta Comision y que es el mismo que tuvo la antigua Oficina de Ingenieros, hace indispensable trasladarse á otro punto que tenga mayor capacidad y mejores condiciones para los trabajos que en ella se practican, sobre todo cuando en virtud de la nueva organizacion que debe darse al Departamento se aumente el personal de éste.

La Comision tiene en vista, al efecto, las habitaciones de los altos del Teatro Colon, los cuales son por su estension y otras comodidades, asi como por su situacion, apropósito para las necesidades de este servicio, y habiendo tratado con el encargado de las mismas, Sr. Pellegrini, este consiente en alquilarlas por la cantidad de 6,000 \$ m^c mensuales, haciendo por su cuenta las obras que se necesitan para el arreglo y distribucion interior que ascenderán á unos 18,000 \$ m^c.

Si V. E. se sirve autorizar á la Comision para verificar el arrendamiento y preparar su traslado, podría utilizar el local que quedaría vacante, en dar mayor ensanche á la Oficina de Patentes y á la Inspeccion de Telégrafos que ocupan espacios muy exíguos en el mismo edificio y de esta manera se satisfaría una doble necesidad, quedando todas estas reparticiones instaladas en mejores condiciones que las actuales, quedando aun local suficiente en lo que sobrara, para la Oficina de Estadística.

Dios guarde á V. E.

*Ignacio Firmat—J. Lynch—
G. Villanueva.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 26 de 1875.

Autorízase á la Comision de Obras Públicas para trasladar la Oficina y celebrar el correspondiente contrato con el dueño de la casa que trata de ocupar.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Noviembre 2 de 1875.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Al hacerse las obras para el arreglo del nuevo local en que estan instaladas las oficinas de Obras Públicas, no bastando para ellas la cantidad de 720 ₧ estipulada con los propietarios, se obtuvo de V. E. autorizacion verbal para estender este gasto en 250 ₧ mas.

Ademas, esto es de absoluta necesidad, la compra de muebles, pues los que hay son tan sumamente escasos, que no bastan para las necesidades actuales y mucho menos bastarán para el nuevo Departamento, próximo á organizarse.

Igualmente se carece casi por completo de instrumentos de dibujo, y por estos motivos la Comision solicita de V. E. la suma de mil fuertes destinada al pago del aumento de obras en el local, y á la compra de muebles é instrumentos de dibujo, de cuya inversion se rendirá cuenta detallada oportunamente.

Dios guarde á V. E.

*Ignacio Firmat—G. Villanueva—
J. Lynch.*

Buenos Aires, Noviembre 6 de 1875.

Atento lo espuesto por la Comision Inspector de Obras Públicas, sobre la necesidad que hay de ampliar las obras de instalacion de la oficina en razon de la nueva organizacion que ha recibido por la ley de Presupuesto que empezará á rejir el 1° de Enero próximo, se autoriza á la Comision para que emplee la cantidad de mil pesos fuertes en los trabajos y compra de muebles y útiles que espresa. Líbrese órden para que se le entregue por Tesoreria dicha cantidad con cargo de rendir cuenta documentada de su inversion á Contaduría y publíquese.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Enero 15 1875.

Al señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.

El Presidente de la Comision auxiliar del Parque «3 de Febrero», ha comunicado á este Ministerio que la primera Seccion de este paseo público se halla terminada; que se han hecho algunas obras preparatorias de las otras secciones; y que de las cantidades destinadas á su creacion por la ley de 25 de Junio de 1875, quedan tan solo las necesarias para el sosten y conservacion de las obras ejecutadas durante los primeros tres meses de este año, siendo de todo punto insuficiente para la continuacion de las otras secciones.

Estando por la Ley limitada la accion de la Comision Auxiliar á la ejecucion de una de las secciones indicadas en el plano y hallándose estas ya realizadas, es llegado el caso del art. 4° que dispone que sea entregado el Parque á las autoridades provinciales; y como un cambio violento en

Organizacion del Parque traería una perturbacion incon-
niente, me dirijo á V. E. para que se sirva tomar las
medidas necesarias á fin de que se forme oportunamente
la administracion que ha de sustituir á la Comision Auxi-
liar actual.

Con este motivo tengo el honor de saludar á V. E. con
la consideracion distinguida.

Dios guarde á V. E.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Junio 27 de 1875.

S. E. el Sr. Gobernador de la Provincia de. . .

Tengo el honor de dirigirme á V. E. adjuntando copia
autorizada de la ley que ha sancionado el Congreso de
la Nacion amnistiando los delitos políticos y militares,
alvo las escepciones que espresamente consigna.

Al remitir á V. E. esa ley para que sea ejecutada
en la Provincia de su mando, creo conveniente espresar-
le, cuales fueron los motivos que determinaron al P. E.
á prestarle su apoyo en el debate y su aprobacion una vez
que fué votada por las Cámaras.

Como Vd. lo recordará, el señor Presidente en su Men-
saje de Mayo al Congreso indicó la conveniencia de dictar
una ley de amnistia, por los delitos políticos como un
acto de magnanimidad « de un poder fuerte que se reputa
superior á las causas anteriores de desórden y anarquía.»
Como un acto de confianza de las fuerzas morales y con-
servadoras de la sociedad, agregando que tan solo en
este carácter sería eficaz ofreciendo una base de pacifica-
cion duradera.

La experiencia adquirida en el tiempo trascurrido has-
ta este dia, ha venido á corroborar esta opinion generosa

del Gefe del Estado, dando al Cobierno la conciencia de su fuerza, de la del pueblo que lo sostiene, y al país mismo la confianza necesaria para que esta ley pueda ser ejecutada sin éstincion, sin temores ni peligros.

La Nacion se halla en condiciones de poder ejecutar su clemencia, puede fuertemente consolidar sus instituciones y en todo su vigor el imperio de la Constitucion.

Su crédito no ha disminuido por los últimos sucesos, sino que al contrario, puede reputársele robustecido en vista del éxito obtenido.

Su progreso que renace apenas han desaparecido las últimas alarmas, la libertad que se goza en todas las manifestaciones de la actividad social, la profunda conviccion que á todos asiste de que esta paz es duradera, porque tiene por base la justicia y la equidad, son la demostracion mas elocuente del acierto con que procedió la actual Administracion Nacional, estableciendo un principio y realizando en los hechos una política de tolerancia y benignidad, sin precédente en la América Latina, y que ha sido ya justamente apreciada por las Naciones de la tierra.

La promulgacion que el P. E. ha hecho de la ley de amnistia, es una nueva manifestacion de esta política que queda así consagrada en sus formas legales para ser fielmente ejecutada, aunque en realidad pudiera decirse que ya lo ha sido, anticipándose el P. E. á la ley por los actos sucesivos de clemencia de que han sido objeto los mismos sublevados de Setiembre.

Así, esta ley que en la práctica no era tal vez ya necesaria, tiene sin embargo una trascendencia moral que no escapará sin duda á la ilustracion de V. E.

Ella viene á demostrar á propios y estraños, que los rencores de guerras intestinas, no ejercen ya su imperio sobre el pueblo Argentino, que el dia siguiente de haber vencido una poderosa rebellion, dá esta ley de olvido para

todos los errores pasados en que no hubo crimen, cubriendo con un acto generoso el extravío de los partidos.

Su influencia, será siempre benéfica, señalando una época en que los sentimientos de clemencia y de justicia predominaron sobre pueblos y Gobiernos.

La república inaugura así una política exenta de los resabios del pasado, libre de la cohorte de nuestras inculpaciones y desaciertos que los partidos, traen siempre consigo al bajar á la arena de los combates legales de la democracia, y donde por lo mismo pueden tener cabida todas las aspiraciones legítimas.

El Sr. Presidente espera tambien que esta Ley memorable, marcará el principio de la reaccion que ya se hace indispensable, si hemos de continuar el camino de progresos que el pais habrá seguido hasta hoy apartando los espíritus de las agitaciones de la política militante; para consagrar todas las fuerzas vivas de la Nacion á la obra de su propia rehabilitacion ó engrandecimiento, salvándola de la situacion difícil porque pasa su comercio y sus industrias.

Haciendo votos porque la presente Ley de amnistia y de olvido, por la sinceridad con que ha de ser ejecutada, por el asentimiento que debe encontrar en el espíritu público, moviendo los ánimos á la conciliacion y la tolerancia, sea verdaderamente en los hechos como lo es en el noble espíritu que la ha dictado, una nueva y amplía base de orden de paz y de union para todos los Argentinos.

Tengo el honor de saludar atentamente al Sr. Gobernador.

Dios guarde á V. E.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 18 de 1876.

Habiendo representado los agentes y consignatarios de los vapores que hacen la carrera entre los puertos de la República y los de Europa que le son gravosas las condiciones á que por disposiciones anteriores está sujeta la concesion de los privilegios de paquete de que gozan sus buques, y considerando:

Que interesa al pais atender en equidad estas representaciones, por cuanto las empresas de navegacion propenden al desenvolvimiento del comercio, al mismo tiempo que facilitan los medios de mantener la corriente la inmigracion europea á la República.

Que se hace necesaria reglamentar la espedicion de estos pasajes á fin de que sean utilizados en interés de la Nacion.

El Presidente de la República en acuerdo general de Ministros

DECRETA:

1° Las empresas que gocen actualmente ó soliciten en adelante los privilegios de paquete para los buques que hagan la carrera entre Europa y la República Argentina, solo estarán obligados á dar gratuitamente al Gobierno un pasaje de cámara y otro de 3ª clase en cada viaje de ida y vuelta.

2° Estos pasajes gratuitos serán otorgados por el Ministerio del Interior, que los empleará de manera que se concilie siempre su espedicion, con los intereses públicos.

3° Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO—BERNARDO DE IRIGOYEN.
L. GONZALEZ—O. LEGUIZAMON—E. BALZA.