

# MEMORIA

DEL

# MINISTERIO DEL INTERIOR

PRESENTADA AL

CONGRESO NACIONAL

EN

1 8 7 2



BUENOS AIRES

Imprenta AMERICANA, calle de San Martin núm. 124

1 8 7 2

Buenos Aires, Mayo de 1872.

## Señores Senadores y Diputados.

Tengo el honor de presentaros el cuadro de la feliz situación en que se encuentran los pueblos de la República. La paz que reina en ellos ha creado adelantamientos materiales y morales que se suceden todos los días. Solo en la Provincia de Corrientes apareció la guerra civil que ha durado un par de meses, restableciéndose inmediatamente el orden, tanto en las ciudades de aquella Provincia, como en su dilatada campaña. El Poder Ejecutivo os ha dado conocimiento de los sucesos que allí han ocurrido y de la conducta que ha observado. Hay toda seguridad que esos desgraciados acontecimientos no se repetirán, y que el pueblo de Corrientes seguirá la marcha feliz que llevan las otras Provincias.

En estas, Señores, se advierte un activo espíritu de progreso que vá obteniendo los mejores resultados. Muchas de ellas, por el orden y buena Administración de sus Gobiernos, han llamado los capitales de la Europa para crear Bancos, para estender la educación de las masas, ó para otros objetos del primer interes público. El crédito de la Nación en el exterior es un poderoso auxiliar para los adelantamientos que ocupan hoy á

las Provincias. La inmigracion extranjera ocurre alli activamente, y encuentra concesiones generosas de buenos terrenos. Los centros de poblacion tienen un crecimiento extraordinario, lo mismo que los capitales que van fijándose en ellos segun los grandes elementos de riqueza que cada pueblo presenta. La Nacion por medios indirectos ha contribuido á la creacion de estos nuevos trabajos, proporcionando la mas fácil camunicacion entre todos los pueblos y acortando las distancias por buenos caminos. Los elementos materiales de prosperidad y bienestar creados por el Congreso, han demostrado á las Provincias la absoluta solidaridad entre ellas, tanto en los beneficios que alcancemos, como en las desgracias que suframos, y esto solo será un poderoso medio para conservar la paz y promover las empresas de todo género que ya aparecen en el territorio. El Ministro que habla, se persuade que los grandes resultados que presentan las leyes votadas por V. H. serán una poderosa consideracion para ocurrir á las principales necesidades que aun sienten los pueblos, aunque ellas aparezcan superiores á los medios de que pueda disponer la Nacion, pues estos cada dia serán mayores y habrá mas facilidad para obtenerlos.

Las leyes que el Congreso ha dado para que se hagan los estudios y se levanten planos en algunos lugares del territorio para remediar necesidades actuales han sido ejecutadas las unas y otras se están ejecutando. Los estudios necesarios para las obras que convendria hacer para mejorar el puerto de Corrientes y echar puentes sobre los rios de aquella Provincia, estan concluidos con los planos correspondientes y serán presentados inmediatamente á V. H.

Los estudios para la traza del Ferro-carril proyectado del Rio 4.º á Mendoza que debian hacerse por los Ingenieros de la Empresa, acompañados por un ingeniero Nacional estan tambien acabados. Estos trabajos se suspendieron por algun tiempo por dificultades nacidas entre la empresa y sus ingenieros, y han sido terminados por uno de los ingenieros nacionales, de acuerdo el Poder Ejecutivo con los Empresarios de esa obra.

Cumpliendo tambien la ley de 3 de Setiembre del año pasado, los ingenieros nacionales estan haciendo los estudios y la traza de un camino á traves de los Andes, partiendo de las ciudades de Mendoza y San Juan. Ellos han sido especialmente encargados de las mejoras de que sea susceptible el camino del Portillo con relacion al tráfico de ganado, como las Cámaras lo ordenan; y asi que estos trabajos esten concluidos serán presentados al Congreso.

Los conocimientos mas útiles podrian obtenerse de otros estudios en el territorio de algunas Provincias. Las materias que en ellas se hallarian para diversas industrias, la riqueza natural, diremos así, que habria sin duda en las sierras y llanos de las Provincias de Córdoba, Rioja, Catamarca y San Juan, podrian mudar la faz económica de esos pueblos. El Poder Ejecutivo hallaria geólogos distinguidos que hiciesen los estudios correspondientes, si el Congreso votara las sumas necesarias para este objeto. En una de las Repúblicas vecinas se han hecho ya estos estudios y se estan imprimiendo los mapas de cada una de las partes del territorio con las mas importantes descripciones de la composicion de su suelo y de sus sierras. La República Argentina por la estencion del territorio que abra-

za en las Provincias indicadas, hallaria mayores elementos de riqueza para diversas industrias.

El Poder Ejecutivo ha creído tambien que podrian elevarse á un alto grado de prosperidad las Provincias de San Juan y Rioja, si se hallaren en ellas aguas surgentes. Los trabajos principales en la Provincia de San Juan, son hoy muy limitados por falta de agua, pues la del rio de aquella Provincia concluye en el pequeño terreno que actualmente se riega, quedando la mayor parte de aquel territorio absolutamente estéril é incapaz de mejora alguna.

Lo mismo puede decirse de la Provincia de la Rioja. Si hubiese el medio de regar los campos desiertos que se conocen con el nombre de llanos, esa Provincia seria una de las mas ricas de la República.

Es, pues, sumamente conveniente hacer ensayos para alcanzar aguas artesianas en aquellas campañas. Las máquinas y útiles para tales trabajos los conserva el Gobierno en una hacienda de la Provincia de la Rioja.

El Gobierno creé tambien muy conveniente estudiar el alto Paraná y el alto Uruguay, conocer la profundidad de sus aguas, los obstáculos que se presentan para la navegacion á fin de tentar superarlos y facilitar la navegacion en ambos costados de la Provincia de Misiones.

Igualmente desea que se conozcan perfectamente los lugares en que se establecieron los pueblos de las antiguas Misiones y llamar á ellos principalmente la inmigracion extranjera.

Por los informes que el Gobierno tiene de antiguos vecinos y de hombres inteligentes que han hecho las observaciones sobre

las ventajas que proporcionaria la creacion alli de nuevos pueblos, se persuade que esas localidades serian las mas adecuadas para crear otra vez centros de poblaciones. El conocimiento de esos territorios traeria la conveniencia de poder dar para ellos leyes especiales.

Durante el receso de las Cámaras, el Poder Ejecutivo ha creado el Gobierno del Chaco con las autoridades necesarias para el servicio y administracion del primer pueblo que alli se funda. Ese decreto será sometido á la aprobacion del Congreso.

Una vez creado el Gobierno del Chaco es indispensable proveer á la construccion de los edificios mas indispensables, y suplir á otras imperiosas necesidades de aquel Gobierno.

La pequeña poblacion que existe en la Villa Occidental de la Asuncion se ha aumentado considerablemente y gran número de emigrados y habitantes del Paraguay ocurren á establecerse en ese lugar. Desde entonces son necesarias las leyes por las que se pueda por lo menos distribuir la tierra cercana á la poblacion. El Poder Ejecutivo ha pedido á aquel Gobierno los informes necesarios sobre ese territorio para presentaros el proyecto de ley para la venta ó concesion de las suertes de tierra, previas las ménsuras que hagan los Ingenieros Nacionales. Ya se han presentado varias solicitudes pidiendo la posesion de algunas superficies mas ó menos considerables de esos terrenos para ponerlos en inmediato cultivo. Para que los capitales puedan consagrarse en ellos á las industrias ventajosas que aquel pais presenta, es indispensable que la propiedad territorial pueda ser adquirida por los pobladores que allí se asienten.

La Provincia de Córdoba cedió á la Nacion cien leguas de tierra en los límites de su territorio en compensacion de los gastos hechos por el Gobierno Nacional en la espropiacion de los terrenos que debian entregarse á la Compañia del Ferro-Carril Central, espropiacion que debia de ser de cuenta de la Provincia. Es pues tambien urgente la ley que provea la enagenacion del terreno cedido, que por su naturaleza y posicion geográfica es enteramente diferente del territorio del Chaco.

Habiéndose ya facilitado la navegacion del Rio Bermejo por la Compañia á la cual el Congreso le concedió 50 leguas de terreno sobre las márgenes de aquel rio y una subvencion por los viajes que hiciera, debe esperarse que la emigracion que llega sucesivamente á la República procure establecerse sobre una y otra márgen del Bermejo; y es por lo tanto indispensable que el Poder Ejecutivo sea autorizado para pasar esos terrenos al dominio privado segun los términos que acuerde la respectiva ley.

La diversa condicion é importancia de las tierras sobre la rívera del Bermejo de las que estan inmediatas á la Villa Occidental de la Asuncion, como la de estas respecto de las cien leguas que la Nacion tiene en la Provincia de Córdoba, exigen que sean distribuidas bajo leyes especiales á cada una de ellas.

Dadas estas leyes el Poder Ejecutivo podria llamar con suceso la emigracion estrangera, á la cual hasta ahora no le ha sido posible ofrecerle terrenos donde pueda asentarse. Mil demandas se han hecho para traer inmigrantes que no han sido atendidas porque el Gobierno carecia de leyes sobre las tierras nacionales. Los Agentes de inmigracion nombrados para di-

versas partes de la Europa, informan de continuo sobre la necesidad de poder indicar á los inmigrantes el medio que tendrian para poseer ó adquirir la propiedad de los terrenos que poblaran. Las leyes sobre las tierras de la Nacion proporcionarian pues á la inmigracion para sus trabajos los territorios mas convenientes sobre rios navegables ó en el interior de las Provincias. Las HH. CC. se persuadirán que el medio mas poderoso para fomentar la inmigracion es proporcionar á los inmigrantes buenas tierras cuya propiedad puedan fácilmente adquirir.

Pero cualquiera que sea el modo como el Congreso disponga pasarlas al dominio privado ó reservar en ellas algunas porciones para pueblos ú otros objetos de interes público, es indispensable la creacion de una oficina de tierras públicas con un personal correspondiente á los grandes territorios ya designados, y á los que han de resultar de la ley de tierras que fije los límites de las diversas Provincias. El Ministerio ha proyectado ya la ley para la creacion de esa oficina, é inmediatamente será presentada á las Cámaras.

Pero la necesidad mas imperiosa que sienten todos los pueblos y la Administracion pública y que una vez remediada allanaria al Gobierno dificultades de todos los dias y crearia en las Provincias riquezas no esperadas hasta ahora, es la falta de un Banco Nacional. La esperiencia de todas las naciones ha demostrado que los Bancos son el último término del progreso social, y que los pueblos donde ellos no existen, toda su actividad se consume en esfuerzos estériles. Tenemos ejemplos de naciones que ocupan un suelo ingrato y que han llegado hasta

la mas alta prosperidad por la accion de sus Bancos. Basta el ejemplo de Buenos Aires para comprender el progreso que alcanzarian los otros pueblos de la República si se crearan en ellos esos establecimientos de crédito. La Nacion tiene medios suficientes para establecer un fuerte Banco Nacional, auxiliada poderosamente como lo seria, por la suscripcion de acciones de los particulares, y de las mismas casas bancarias que hoy existen.

---

### **Ferro-carriles (Anexo A.)**

La construccion del Ferro-carril de Villa-Maria al Rio 4. ° está muy adelantada y son inmensos los materiales acopiados allí. Los ingenieros constructores aseguran que en el mes de Diciembre de este año el camino estará concluido hasta la ribera norte del Rio 4. ° El Poder Ejecutivo ha entregado á la Compañia Constructora un millon de fuertes, y á fines de este mes le entregará una suma muy fuerte segun los términos del contrato. La Ley votó 1.250,000 para la construccion de ese Ferro-carril, que fué la cantidad en que se contrató, pero ha habido que hacer otros gastos considerables que eran absolutamente necesarios. Un ingeniero debia presenciar los trabajos de la construccion que se hacia de cuenta del Gobierno, y fué necesario por algunos meses satisfacerle su honorario, porque todos los Ingenieros del Departamento estaban ocupados en otras atenciones que no podian abandonarse.

Era tambien indispensable comisionar un individuo en Lón-

dres que fuese práctico é inteligente para que presenciara la construccion de los materiales que vinieran. El Departamento de Ingenieros contrató con uno de los hombres mas notables y honrados que se ocupan en esa clase de trabajos, pagándole una comision de 3 p. 8 Su primera cuenta por los materiales que han llegado, importa 15,000 fuertes. Ambos gastos el Gobierno los ha aplicado á la Ley que ordenó la construccion del Ferro-carril al Rio 4<sup>o</sup>. Acabada que sea la obra, esos gastos ascenderán mas ó menos á la suma de cincuenta mil fuertes. Es pues necesario que el Congreso vote esta cantidad como adicional á la suma de 1.250,000 pesos que segun el contrato se pagarán á los constructores.

Respecto del Ferro-carril denominado «Primer Entreriano» en la Provincia de Entre-Rios, el Poder Ejecutivo se ha visto en un difícil compromiso. Ese Ferro-carril era absolutamente necesario para el comercio del pueblo de Gualeguay, cuya Aduana es la principal entre las varias de aquella Provincia; pero durante mucha parte del año, el tráfico quedaba suspendido por un gran bañado que impedia que los productos de la campaña llegaran á aquel pueblo y que los efectos estrangeros salieran de allí. Por otra parte la Nacion habia ya invertido una gran suma en esa obra y ese capital quedaria perdido si el Ferro-carril no se concluyera, pues acabaria de arruinarse lo que estaba hecho. Por estas consideraciones el Poder Ejecutivo contrató la continuacion de aquella obra que debe estar concluida en el mes entrante.

La concesion que se hizo del Ferro-carril del Este sobre el Rio Uruguay fué á un particular, antiguo vecino de Buenos Ai-

res. Él la transfirió á una Compañía de Lóndres por una suma de dinero y acciones de la misma Compañía. En la transferencia se decia que esas cantidades aumentarían el capital de la Compañía para calcular la garantía ofrecida del 7p.8. Se presentó luego un apoderado de la Sociedad solicitando la aprobación de la transferencia de la concesión hecha al Señor Montravel. El Gobierno consideró que la transferencia alteraba considerablemente los términos de la concesión que fué hecha como se ha dicho, á un vecino de Buenos Aires y que hoy se cedia á una Sociedad Anónima formada en Lóndres que constituiría un Directorio muy dispendioso, llevaría la contabilidad en moneda de aquella Nación y aun tendría que pagar allí el impuesto sobre la renta, de todo lo cual resultarían cuestiones inevitables como las que han nacido con la Compañía del Ferrocarril Central. Por estas y otras razones espuestas por el Procurador de la Nación, el Gobierno decretó con fecha 30 de Noviembre que quedaban en toda su fuerza los estatutos que se habían aprobado, pero que respecto al Directorio de la Sociedad debía entenderse que en la capital de la República existiría un Directorio de la Compañía con quien únicamente debía entenderse el Gobierno Nacional, no pudiendo el Directorio de Londres revocar ni alterar lo que se acordase aquí con el Gobierno Nacional; que las cuentas que se presenten al Gobierno Nacional en caso de ser necesario el pago de la garantía, han de ser en idioma castellano, y en pesos fuertes de 16 en onza: que si hubiese accionistas del Ferrocarril del Este en la República Argentina residentes en ella se les pagaría los dividendos en esta ciudad, y finalmente que la

garantia del 7p8 sobre diez mil libras por milla no puede ser aumentada por ninguna causa y menos por la transferencia que ha hecho el concesionario á la compañía actual. Bajo de estas prescripciones se aprobó la transferencia, si con ella se conformaba el aþoderado de la Compañia. Notificado este del decreto de 30 de Noviembre se ha conformado con las condiciones que se imponian á la transferencia que habia solicitado.

Entretanto los trabajos de ese Ferro-carril se hacen con todo empeño, hay como 300 obreros de diversas clases. Los Ingenieros encargados de su construccion han informado que toda la linea podrá ser librada al servicio público hasta el pueblo de la Federacion dentro de cuatro meses y hasta Monte Caseros dentro de año y medio. Los vecinos de aquellos lugares y los dueños de los terrenos donde se asientan los rieles les dispensan á esos trabajos todo jénero de proteccion, y el P. E. cree que no habrá necesidad de hacer espropiacion alguna de terrenos.

Tengo, Señores, la satisfaccion de poderos asegurar que el tráfico del Ferro-carril Central se ha aumentado considerablemente y que por la cuenta mensual que se pasa al Gobierno de lo que él produce, puede calcularse que cesará ya el pago de la garantia de 7p8 á que la Nacion se ha obligado, ó que ella importará muy poco en el presente año.

Respecto á la cuestion pendiente en el Congreso sobre la nueva sociedad de las tierras concedidas á la Compañia del Ferro-carril Central, debo deciros que el Poder Ejecutivo tiene algunos antecedentes para creer que toda dificultad se allanará dándole á la Nacion los terrenos que le correspondan segun el número de sus acciones. Le quedarian todavia á la

Compañía 130 leguas para poblarlas segun el sistema que se ha propuesto. De lo contrario, el Gobierno entraria en una Sociedad Anónima de tiempo indefinido, pero que puede calcularse que pasaria de 100 años, aunque los arrendamientos se hicieran por cinco años, pues cuando unos acabasen principiarían los otros.

Asi se libraria la Nacion de grandes gastos que hoy no podrian preverse, pues que por las miras que hoy tiene la Compañía de poblar por ahora solo 30 leguas, ya se le dice al Gobierno que le corresponde pagar ochenta mil pesos fuertes, y á esa cuenta se ha librado la suma de veinte mil pesos.

Por ese medio se evitaria tambien en mucha parte la espropiacion de los terrenos sobre la línea del Ferro-Carril que deben entregarse á la Compañía, actos que cuestan mucho dinero, causan perjuicios á los propietarios y dan origen á infinitas diligencias judiciales y á innumerables pleitos, como los que han tenido que sostener en Santa-Fé y Córdoba los encargados del Gobierno Nacional.

---

### **Puentes (Anexo B.)**

Se ha concluido en este año el importante puente sobre el Rio Pasage por un ingeniero del Departamento con un gasto de 8,000 pesos fuertes á mas de lo que se habia gastado. El todo de la obra cuesta 22,000 pesos. Despues de acabado se han notado algunas deficiencias para el mejor servicio público. Crecientes extraordinarias han causado algunos daños al puen-

te que era preciso reparar lo mas pronto posible. Informado de esto, el Poder Ejecutivo ha autorizado al Gobierno de Salta para hacer las reparaciones que sean indispensables. Lo ha autorizado tambien para imponer un corto peage, lo que se calcule suficiente para atender á la conservacion de esa obra, hasta que el Congreso determine si se ha de pagar ó nó un peage por el tránsito de ese puente. Lo mismo determinó el Gobierno asi que se concluyó el puente sobre el Carcarañal, encomendando su cuidado á la Municipalidad de San Lorenzo.

Es indispensable una Ley que señale los fondos con que ha de atenderse á las reparaciones que fuesen necesarias en éstas obras, porque el tiempo y las crecientes extraordinarias de los rios las han de exigir muy de continuo.

Se ha concluido tambien el puente del Saladillo sobre el Rio Dulce en la Provincia de Santiago que ha costado la suma de 25,000 pesos fuertes.

En la misma Provincia se está construyendo un puente de madera de 125 metros de largo sobre el mismo Rio, en el lugar llamado *Sotelillo*, contratado con el mismo empresario que habia hecho el puente del Saladillo, por la suma de 35,000 pesos fuertes, que en la licitacion fué la mejor propuesta que se presentó.

El Gobierno creyó muy conveniente por los informes que habia recibido, mandar construir un puente en la Provincia de Tucuman, sobre el rio Salí, y ordenó el estudio, planos y presupuesto á uno de los Ingenieros Nacionales.

Acabado este trabajo como lo está, la construccion de esa obra se ha sacado á licitacion.

El puente de fierro que debe echarse sobre el Rio 3<sup>o</sup> para unir las poblaciones de Villa Maria y Villa Nueva, está ya comprado en Lóndres, y así que llegue se comenzará esa obra que puede acabarse en un par de meses. Ella se vá á hacer por cuenta del Gobierno, porque las propuestas que se le presentaron, cuando la construccion de ese puente se sacó á licitacion, ascendian á mas del doble costo presupuestado por el Departamento de Ingenieros.

El Arroyo de Nogoyá, en la Provincia del Entre-Rios, impedía durante una gran parte del año la comunicacion y el comercio entre los pueblos de Villaguay y Victoria. Se hicieron los estudios y se levantaron los planos por el Departamento de Ingenieros de un puente de madera que debía cruzarlo y se ha sacado á licitacion.

Se han hecho los estudios y se han levantado los planos por el Departamento de Ingenieros de los puentes que pueden construirse sobre los rios de la Provincia de Corrientes, y tambien se han levantado los planos de la muralla que era necesario hacer en el puerto de aquella ciudad.

Estos trabajos serán presentados al Congreso como la Ley lo ordenó para que disponga las obras que se han de hacer.

En la Provincia de Santiago se hacen los estudios necesarios por el Sr. Dahlquist, Ingeniero Nacional, sobre la posibilidad de volver el Rio Dulce á su antiguo cauce, se mira esta obra por el Gobierno de aquella Provincia como de la primera importancia y ofrece 200 trabajadores de su cuenta. Si se consigue llevar el Rio Dulce á su antiguo cauce, se asegura que aquella Provincia será la mas rica en producciones agrícolas.

## **Telégrafos (Anexo C.)**

La construcción de los telégrafos se hace con la regularidad que permite un país que presenta tantos inconvenientes para esta clase de obras, por falta de trabajadores, dificultades para la conducción de los materiales, ó por los bosques considerables que es preciso allanar para establecer la línea.

El Telégrafo contratado desde Córdoba á Jujuy está abierto al servicio público en toda la Provincia de Córdoba, Santiago y Tucuman. Los trabajos llegan muy cerca de la ciudad de Salta.

Debia estar concluido segun el contrato, el 1<sup>o</sup> de Frebero de este año, pero los empresarios fundándose en varios accidentes superiores á sus esfuerzos pidieron una próroga de pocos meses para acabarlo, la cual les fué concedida.

La línea telegráfica que desde el Rosario debia correr por los pueblos de Santa-Fé hasta esa ciudad y desde allí por un cable sub-fluvial hasta el Paraná, subiendo este rio por los pueblos de Corrientes hasta el Paso de la Patria, está abierta ya al servicio público. Los Empresarios comenzaron la otra línea desde el Paraná por todos los pueblos del Entre-Rios y su construcción se halla entre la Concepcion del Uruguay y la Concordia. En muy poco tiempo llegará á su fin en el pueblo de la Federacion.

La línea telegráfica que saliendo de Tucuman correrá por Catamarca y Rioja y concluirá en Chilecito, se está trabajando activamente; y aunque ella es de larga estension, el empresario asegura que se terminará este año. Quedará así la nacion

dotada de este gran medio para una comunicacion fácil y momentánea.

Será muy conveniente estender la línea que pasa por la Rioja hasta la ciudad de San Juan, pues aunque este pueblo será servido por el Telégrafo Trasadino, carecerá de medios de comunicacion con todos los pueblos del Norte, circunstancia que privaria á estos últimos de la comunicacion telegráfica con la República de Chile, con la cual tienen grandes relaciones comerciales. A mas de eso, uniendo la línea del Norte con la del Oeste, habria un doble medio de comunicacion.

El Telégrafo Trasadino estaba concluido en el mes anterior hasta la ciudad de Mendoza, y desde allí próximo á concluirse hasta la Cordillera. Estaba tambien concluida la línea subterránea de la Cordillera, y se esperaba que en pocos dias estaria tambien acabada la línea aérea en el territorio chileno, como tambien el ramal de San Juan que estaba muy adelantado. En pocos dias, pues, tendremos abiertas las comunicaciones telegráficas hasta la República de Chile.

Sabemos, Señores, que el Gobierno del Paraguay vá á poner un telégrafo desde la Asuncion hasta el Paso de la Patria para unirlo en ese punto con el Telégrafo Nacional; y el Gobierno de Bolivia hasta el límite de la República Argentina. En este último caso será necesario llevar hasta allí el Telégrafo contratado hasta la ciudad de Jujuy.

Los Sres. Lamas y C<sup>a</sup> han obtenido del Gobierno Oriental la concesion de una línea telegráfica desde la ciudad de Montevideo á la costa del Uruguay, con derecho á cruzar ese rio para establecer la comunicacion telegráfica entre ambas ribe-

ras y han solicitado la autorizacion del Gobierno de la República para que esa línea pueda unirse en la Concepcion del Uruguay con la del Este que corre por ese pueblo. El Poder Ejecutivo, despues de oir al Departamento de Ingenieros, acordó conceder la autorizacion que se pedia para cruzar el Rio Uruguay en la parte que conviniera y llevar desde la ribera una línea aérea hasta la Oficina del Telégrafo Nacional, bajo una tarifa recíproca. El Gobierno ha permitido á la Compañía poner en la Oficina de la Concepcion del Uruguay uno ó dos telegrafistas para el servicio de esa nueva línea. Llevado á efecto ese trabajo, la República Argentina tendrá entonces la mas cómoda y fácil comunicacion con el Estado Oriental.

Todos los pueblos de la República, por donde corren las líneas telegráficas, sienten las inmensas ventajas del telégrafo nacional, bajo una tarifa tan baja y general para todos ellos, como la que ha fijado el Gobierno durante el receso de las Cámaras. Al Congreso corresponde aprobarla ó no, y fijar la que deba rejir en adelante. El Poder Ejecutivo no ha tenido el pensamiento de crearse una renta superior á la que exigen los intereses del capital empleado en la construccion de los telégrafos nacionales. Este beneficio le vendrá indirectamente del aumento del comercio que necesariamente trae la facilidad y baratura de las comunicaciones. Por otra parte, por medio de esos trabajos se satisface una de las grandes necesidades de nuestro estenso país; y no era justo que los pueblos mas distantes de los puertos de la Nacion, tuvieran mayor gravámen para sus comunicaciones que los que están mas inmediatos á los centros comerciales.

En establecimientos tan nuevos en nuestro país no es extraño que se sientan algunas faltas. Los Telégrafos Nacionales están contruidos con solo dos hilos como aparecen de los contratos aprobados por el Congreso. Pero al poco tiempo de establecidos en solo algunos pueblos, se sintió la necesidad de aumentar los alambres. Ha habido tal concurrencia para las comunicaciones telegráficas que ha sido necesario que la Oficina Central de Buenos Aires trabaje con todos sus empleados desde las 8 de la mañana hasta las 10 de la noche, quedando aun muchas comunicaciones sin poderse trasmitir. El telégrafo así no corresponde exactamente al objeto de su creacion, porque solo dos alambres no son bastantes para que puedan despacharse los telegramas de toda la República. El Gobierno se ha ocupado con toda atencion sobre esta materia, y despues de consultar detenidamente al Inspector y á otras personas inteligentes, debe decirse que para que el telégrafo pueda trasmitir las comunicaciones que se llevan á todas las oficinas de la República, es necesario que tenga cinco alambres mas. Cualquiera que sea la importancia de lo que se gaste en hacerlo así, en muy poco tiempo los productos del telégrafo, cubrirán los intereses del capital, como el de otros gastos que es indispensable hacer.

Las comunicaciones que se llevan á las Oficinas principales, son tantas, que los empleados en el servicio ordinario no bastan á despacharlas, lo cual trae continuas quejas de los particulares. El Poder Ejecutivo se vió por esto en la necesidad de poner un personal extraordinario, hasta que el Congreso tuviera á bien crear esos oficios y son los que se anotan en el Anexo

C. Los sueldos que se pagan á estos auxiliares, son cargados á los gastos eventuales del presupuesto del corriente año.

Habiéndose reducido por el presupuesto los sueldos que tenían los Guarda-hilos del Telégrafo á la mitad del que gozaban en el año anterior, renunciaron casi todos esos empleados. A los mas de ellos se les habia enseñado á unir los alambres cortados; y no era fácil hallar otros que en sus caballos propios recorrieran las respectivas partes de la linea é hicieran en los postes ó en los hilos las composturas que fueran indispensables por 30 pesos mensuales. Para que no parase el servicio por las continuas cortaduras que sufrían los alambres, el Gobierno les ha asignado 20 pesos mas para la mantencion de sus caballos, hasta que las HH. CC. revisaran en esta parte el Presupuesto que rije. El mayor gasto que hoy se hace se paga tambien con la suma designada para gastos eventuales.

Funcionando el Telégrafo en todo el territorio de la República es necesario que las leyes fijaran la naturaleza jurídica de las comunicaciones telegráficas, su importancia en las relaciones de los particulares, y en la de los Tribunales civiles ó militares ó respecto á otros actos oficiales, salvando las formas que hoy son esenciales á su validez. Tenemos sobre la materia leyes dadas en diversos Estados de Europa, el juicio sobre ellas de respectables jurisconsultos, y puede ya decirse que hay principios y prácticas establecidas sobre la importancia legal de las comunicaciones que se hacen por medio del Telégrafo.

---

## **Caminos (Anexo D.)**

Se ha recibido por el Gobierno la segunda y tercera seccion del camino del Serrezuela á la Rioja y Famatina, y se ha pagado por el trabajo hecho la cantidad de 18,000 ps. y mas 8,000 en acciones de puentes y caminos, todo conforme al contrato. Resta que hacer la cuarta seccion, y en ella se está trabajando. Al Gobierno local se le ha encargado la conservacion de las represas hechas en las tres secciones recibidas.

Se ha concluido el camino desde Catamarca á la Casa de Piedra, y se han abonado al empresario tres mil ochocientos veintiun pesos.

Se ha concluido tambien el camino desde la ciudad de Catamarca hasta el Valle de la Punta en direccion á Córdoba pasando por Miraflores y Villa Prima, y se ha pagado por él la cantidad de cinco mil ochocientos treinta pesos fuertes.

Se está acabando de construir el camino desde Papagayos á Caucete, contratado por treinta y tres mil fuertes, y nuevas obras que eran indispensables en esa via se han pagado en mil cincuenta pesos fuertes.

Se pagó al Administrador de Rentas de Mendoza seiscientos pesos por hacer las reparaciones mas urgentes en el camino á Chile por Uspallata.

Se ha concluido el camino desde la ciudad de Salta hasta la Quebrada del Toro, que ha costado seis mil trescientos setenta y cuatro pesos fuertes.

Está en construccion el camino desde Catamarca hasta Guacara por la cuesta del Totoral, contratado en ciento cuarenta y

seis mil doscientos cincuenta pesos fuertes en acciones de puentes y caminos.

Está tambien en construccion el camino desde Salta hasta la Quebrada de Escoipe contratado en once mil pesos fuertes.

Continúan los trabajos del camino desde Córdoba á San Juan. Esta obra ha sufrido grandes interrupciones por las invasiones de Guayama. El Gobierno ha concedido á los Empresarios una próroga de cuatro meses del término fijado en el contrato.

Se trabaja activamente en hacer un camino entre la Mar Chiquita (Provincia de Córdoba) y Abipones (Provincia de Santiago.) Constará segun el contrato veinte mil pesos fuertes en acciones de puentes y caminos.

Se está construyendo el camino de Mendoza á San Juan contratado en 21,000 pesos fuertes.

Se ha contratado las reparaciones y composturas del camino principal para las Provincias del Oeste entre Villa-Maria y San Juan, por la suma de 12,000 pesos en acciones de puentes y caminos.

Se ha sacado á licitacion un camino que segun los planos formados debe partir del pueblo de San Luis, y correr por las principales poblaciones de aquella Provincia.

Se han hecho los estudios y se ha levantado los planos del camino de Cobos á Salta, calculando su costo en 16,000 pesos fts. Su construccion se ha sacado á licitacion.

Se ha autorizado al Gobierno de Salta para sacar á remate las postas y represas proyectadas hasta la Cabeza del Buey.

Se están construyendo 8 represas en el camino de la Rioja á Papagayos, contratadas en 12,000 ps. fts.

Se construyen actualmente tres casillas en la Cordillera, en los parajes denominados Lagunita, Fandango y Cueva de los Carmelitas, segun los planos dados por el Departamento de Ingenieros, ellos cuestan 12,000 ps. fts.

Están concluidas las cuatro casillas hechas en los parages denominados: Embocadura, Rio Carnerito, Pasto Amarillo y Linea de la Cordillera y por ellos se han pagado 16,000 ps. fts.

Los caminos construidos y que se construyan en adelante exigen continuas reparaciones por las diversas causas que los destruyen. En el Presupuesto de este año no hay fondos algunos para una necesidad como esta, diaria y costosa. Aquellas composturas mas urgentes se han hecho con los fondos votados para gastos eventuales. Lo mas conveniente seria contratar las largas lineas con diferentes personas que las recorrieran continuamente, y reparasen los daños que hicieren el tiempo ó las avenidas de las aguas. Si esto no se hace, en poco tiempo algunos de ellos quedarán intransitables.

---

### **Correos (Anexo E.)**

Las habitaciones de postas y arreglos de los postajes exijan prontas medidas por parte del Poder Ejecutivo. Era necesario que á correspondientes distancias hubiese siempre postas bien habilitadas, y que fuese cierto y permanente el postaje que podia cobrarse. En muchas de ellas se cobraba posta doble segun fuera la escasez de caballos del que la servia. El Gobierno encargó á una persona inteligente y de su confianza habi-

litar postas donde no las hubiera, y convenir con todos los maestros de postas por una suma anual que se les daría, el postaje que en todo tiempo podrían cobrar sin esceder jamás el precio por ninguna causa, el cual sería el que ordinariamente se ha cobrado. Los diversos convenios que se han hecho en las postas de Córdoba á Caldera, y de la misma ciudad á Catamarca, como de la posta de D. Diego á la Rioja, cuestan 6,000 ps. fts. anuales. No por esto la Administracion Nacional ha recibido un gravámen, pues que mayor suma pagaba por postajes dobles por las Sillas-Correos.

Un arreglo semejante se ha hecho en la línea de postas de Villa-Maria á Mendoza, importando 3,600 pesos fuertes anuales.

Estos gastos se cubren por ahora con los fondos destinados á eventuales, porque en el Presupuesto no hay partida á que imputarlos.

El Congreso puede felicitarse de los medios creados para facilitar la comunicacion por tierra y por agua en los diversos pueblos de la República. A mas del servicio regular de los Correos que tanto cuestan, hay mas de 40 subvenciones concedidas para viajes por tierra ó por agua que importan anualmente cerca de 100,000 ps. fts. Ha sido todavia preciso conceder otras subvenciones.

La correspondencia de Buenos Aires al Rosario por agua era indispensable para comunicar este pueblo con todas las Provincias del Interior, y se ha subvencionado al efecto un vapor por 6,000 fts. al año.

Tambien ha sido preciso subvencionar las Mensajerias desde

Villa-Maria á San Juan por Rio 4. °, San Luis y Mendoza, haciendo un viaje redondo semanalmente por la suma de 9,600 ps. anuales.

Se ha subvencionado una diligencia de San Luis á Villa Prima, tocando en varios puntos de la campaña de aquella Provincia y haciendo dos viajes al mes y dos correos á caballo, y á mas otro correo que haga cuatro viajes al mes desde San Luis, todo por 3,360 ps. fts. anuales. De esta manera toda la Provincia de San Luis queda con comunicaciones fáciles y continuas.

Era necesario facilitar la comunicacion de Córdoba á San Juan y se ha subvencionado una Diligencia con 4,320 ps. fts. al año, la cual debe hacer un viaje cada seis dias.

Tambien se ha subvencionado otra Diligencia desde San Juan á Mendoza, por la suma de 2,400 ps. anuales, debiendo hacer desde aquellos pueblos un viaje cada quince dias y traer la correspondencia de Chile hasta San Juan y Mendoza.

Se ha facilitado la conduccion de la correspondencia de Catamarca á la region minera del Fuerte Andalgalá, haciéndose cuatro viajes al mes, por 480 ps. anuales.

Otra tambien se ha subvencionado desde Santo Tomé, Provincia de Misiones, hasta el Paso de los Libres, haciendo tres viajes mensuales por 768 ps. anuales.

Otra Mensajeria por una corta subvencion lleva la correspondencia del Rosario á San Lorenzo y la trae de allí.

Y otra para llevar la correspondencia de Santa-Fé á la Colonia Esperanza, tres viajes por semana, y á la Colonia San Gerónimo dos viajes por semana por la cantidad de 504 ps. anuales.

Se ha contratado la conduccion de la correspondencia por agua entre el Paraná y Santa-Fé, viaje diario por 4,200 pesos fts. anuales.

Con las subvenciones que estaban concedidas para conducir la correspondencia entre los diferentes pueblos de la República y las nuevas que acabo de designar, puede decirse que el pais entero goza de la mas fácil y diaria comunicacion en sus diferentes centros de poblacion. Si á esto se agrega el Correo Nacional, los Ferro-carriles y las líneas telegráficas que dentro de cuatro ó cinco meses formarán una verdadera red de alambre para reunir las grandes como las pequeñas poblaciones que se estienden en nuestro inmenso territorio por medio de la mas fácil é instantánea comunicacion, podemos ya tener la satisfaccion de decir que la República Argentina es uno de los pueblos del mundo en que este elemento de riqueza, de orden y de buena administracion se halla plenamente establecido.

---

## Censo

El Censo se ha concluido é impreso en numerosos ejemplares. Esta es una de las obras mas notables hechas en el pais, debida á la inteligencia y asidua contraccion del Gefe de la Oficina Dr. D. Diego G. de la Fuente. La República le debe este gran servicio tan perfectamente ejecutado, que puede estar á la par de las obras semejantes formadas en las principales naciones de u

El Censo demuestra el estado moral del pais, cual sea su civilizacion y su estado de cultura. En los resultados que presentan las tablas que le preceden los hombres que Gobiernan las Repúblicas y los que presidan los Gobiernos Provinciales hallarán en ellas las mas instructivas advertencias sobre la condicion actual del mayor número de los habitantes del pais para que procuren los medios de mejorarla.

En los demas negocios que corresponden al Ministro del Interior puedo aseguraros que el despacho diario se ha llevado con la mayor regularidad, sin que ningun negocio de los que se han presentado haya sufrido el menor retardo.

Las Oficinas dependientes del Ministerio del Interior, como el Correo, Departamento de Ingenieros, la Junta de Inmigracion, la Oficina de Estadística y las de Patente de Invencion, publicarán muy luego sus respectivas memorias, y por ellas, Señores, acabareis de ser instruidos completamente de todo lo relativo á la parte de la Administracion Pública que preside el Ministro del Interior.

**DALMACIO VELEZ SANSFIELD.**



**ANEXO A**



**FERRO-CARRILES**



Buenos Aires, Agosto 1<sup>o</sup> de 1871.

Exmo. Señor :

Frank Parish, cónsul de Su Magestad Británica en esta ciudad, apoderado de la compañía, titulada : « *Ferro-Carril Argentino del Este* », formada últimamente en Lóndres, á V. E., como mejor convenga, me presento esponiendo : Que, para dar principio inmediatamente á las obras, y de acuerdo con las condiciones de suscripcion de acciones en Lóndres, es de todo punto necesario, que V. E. se sirva aprobar los documentos que en debida forma acompaño, y son los siguientes : 1<sup>o</sup> Los Estatutos de la Compañía del « *Ferro-Carril Argentino del Este* », constituida con estricta sujecion al contrato de concesion, de fecha 12 de Agosto de 1869, y decretos posteriores referentes á ella ; 2<sup>o</sup> El Contrato celebrado para la construccion de las obras, via permanente, tren rodante, etc., etc., con la « *Compañía Constructora de Obras Públicas* » de Lóndres (The Works construction Company Limited) ; y 3<sup>o</sup> El programa y detalles para la construccion de las estaciones de 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup> clase, contratados con la misma « *Compañía Constructora de Obras Públicas* ».

Por los contratos, detalles y planos de las estaciones que acompaño, podrá V. E. formarse una idea completa de la clase de las obras y calidad de materiales que se emplearán en la construccion del « *Ferro-Carril Argentino del Este* », tanto mas, si V. E. tiene en vista que el contrato celebrado con la

acreditada « *Compañía Constructora de Obras Públicas* », de Londres, responde ámpliamente á esta grande empresa, y no trepido en asegurar que este Ferro-Carril será el modelo de los construidos hasta hoy, no solo en la República, sino en América.

La mente de la « *Compañía del Ferro-Carril del Este* », al entrar en los mas minuciosos detalles y convenios para la construccion del camino, y que este sea lo mejor y mas sólidamente construido; ha sido, Exmo. Señor, (en cuanto de ella dependa) evitar á la Nacion la probabilidad de que esta tenga que hacer efectiva la garantia acordada por el Gobierno Nacional, porque de la solidez y buena construccion del camino depende la economía de grandes sumas en reparacion y gastos de explotacion, que en un camino trabajado como lo será el presente, y que tiene tanta importancia comercial hay la fundada esperanza de que el Gobierno no tendrá que hacer desembolso para la garantia.

Por tanto:

A V. E. suplico decretar como solicito—Es justicia, etc.,

Exmo. Señor.

*Frank Parish.*

Departamento del Interior,

Buenos Aires, Agosto 4 de 1871.

Visto los Estatutos de la Compañía del Ferro-Carril Argentino del Este, presentados por el señor Cónsul de S. M. B.; se aprueban en todas sus partes; quedando sin efecto los Estatutos proyectados para la misma compañía en el año pasado: debiendo el apoderado del Ferro-Carril Argentino del Este, dejar una cópia bajo su firma, de dichos Estatutos.

En cuanto á los planos de las Estaciones y el contrato celebrado con la Compañía denominada «Compañía Constructora de Obras Públicas» el Gobierno, visto el informe de la Oficina de Ingenieros Nacionales, declara estar conforme con dichos planos y contrato, bajo las dos observaciones contenidas en la nota del Gefe de aquella Oficina.

Remítase á la Oficina de Ingenieros el contrato de construcciones y los planos que se han acompañado, y publíquese.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Buenos Aires, Agosto 4 de 1871.

Exmo. Sr. Ministro :

Habiéndome V. E. encargado examinar el contrato para la construcción del «Ferro-Carril Argentino del Este» celebrado entre la Compañía concesionaria y una empresa intitulada : « The public Works construction company limited » que asume su construcción, para informar si no hay inconveniente en aprobar dicho contrato por lo que se refiere á la parte técnica, con esclusión de cuanto respecta á la parte económica, y financiera del mismo, tengo que decirle lo siguiente :

Como en dicho contrato no hay especificaciones (salvo algunas pocas) que sirvan á determinar la calidad, dimension y valor de los materiales y obras que deben formar parte del ferro-carril, yo considero que se puede aceptar, si con esto no se renuncia ninguna de las exigencias que se indican en mi informe de fecha 26 de Julio de 1871. Sin embargo creo necesario hacer dos salvedades.

Primera que con la traza y perfil del ferro-carril no se haga

ninguna modificacion del plano original del Ingeniero señor Mac Candlish ; sin la aprobacion del Gobierno.

Segundo, que si emplean durmientes de madera estos deben ser de la clase conocida en el pais por madera dura.

Es cuanto tengo el honor de observar á V. E.

*Pompeyo Moneta.*

— — —

Buenos Aires, Agosto 7 de 1871.

Exmo. Señor :

El infrascripto, apoderado de la compañía titulada Ferrocarril Argentino del Este, ha tenido el honor de recibir la apreciable nota de V. E., de fecha 4, por la cual se le comunica el Decreto recaído en la solicitud de fecha 1<sup>o</sup> del corriente referente á la aprobacion de los estatutos de dicha compañía, del contrato de construccion y programa de estaciones con salvedades que en dicho decreto se mencionan en lo que respecta á la aprobacion de estos últimos documentos. Esas reservas y salvedades del Gefe de Ingenieros Nacionales y la condicion impuesta á la compañía que represento de seguir la traza y perfiles del ingeniero M. Mac-Candlish importa la imposibilidad para mí poderdante de llevar á cabo esta empresa, y me atrevo á asegurar á V. E. que con esa condicion el Gobierno Nacional no encontrará quien realice esta grande obra. Es impracticable, imposible y anti-económico, Exmo. Señor, construir este ferro carril, sujetándose á ese trazado por tantas y tan obvias razones que creeria ofender la penetracion de V. E. si las apuntase todas. Voy solamente á permitirme aducir algunas.

En el trazado de esa linea hecha por el Ingeniero Mac-Can-

dlish se ha prescindido de toda consideracion, no solo respecto á economia y costo de construccion, sino tambien á la seguridad de los viageros y á los gastos de explotacion que en ese trazado recargarán de tal manera la garantia del Gobierno, que estoy cierto tendria que hacerla efectiva durante los cuarenta años que ella dura. Tan es asi, que ese ferro-carril fué presupuestado en 16,300 libras esterlinas la milla.

Es necesario que V. E. tenga el convencimiento, que la Compañia que represento se obliga de acuerdo con el contrato de construccion presentado á V. E. á llevar el ferro-carril á los mismos puntos proyectados, que hará un ferro-carril modelo bajo todos aspectos, tanto en via permanente y obras de arte como en estaciones, tren rodante, almacenes de depósito, talleres de reparacion, y en fin todo lo que constituye un ferro-carril superior, escediéndose quizá la compañía que represento, para llenar sus compromisos con el Gobierno, puede ser en mas de lo que el Gobierno cree y de lo que ella promete.

Esto, Exmo. señor, no importa variar la traza, importa reducir las gredientes y las curvas por ejemplo : los perfiles de Mr. Mac-Candlish tienen subidas con una inclinacion de uno en sesenta. La compañía que represento puede reducir por estudios prolijos esa grediente y hacerla mas suave de uno en sesenta á uno en cien, como por ejemplo, se ha hecho en las primeras 35 millas estudiadas. Esta alteracion importa, Exmo señor, una economia para la traccion de los trenes de 40 p. ₤ de combustible próximamente.

¿Hay algun inconveniente en variar el perfil si reporta tanta ventaja que economizando el principal elemento de que hace uso (el carbon) se reducen los gastos de explotacion y por consiguiente las probabilidades de que la garantía del 7 p. ₤ sea una carga gravosa al Gobierno? Me parece que no, Exmo. Sr. Creo haber demostrado á V. E. que seria inconveniente la imposicion absoluta de la condicion y salvedades á que se

refiere el decreto de fecha 4 del corriente, contenidas en el informe del Gefe de Ingenieros Nacionales, y por todas las razones que dejo aducidas, pido á V. E. se sirva reconsiderar en las partes á que me refiero, el decreto de fecha 4 del corriente, declarando que la compañía podria alterar la traza y perfiles del ingeniero Mac Candlish siempre que le parezca conveniente en el interés de la economia y del buen servicio de la línea, aprobando la ejecucion de las obras de conformidad á las cláusulas y condiciones del contrato de construccion, presentados á V. E. y que se han mandado archivar en el departamento de Ingenieros.

Por todas estas consideraciones, á V. E. suplico se sirva decretar como dejo solicitado que es justicia, etc.

*Frank Parish,*

Exmo. Señor.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 10 de 1871.

De acuerdo con la oficina de Ingenieros Nacionales se permite á la compañía del ferro-carril Argentino del Este, desviar la traza y perfiles del plano del Ingeniero Mr. Candlish, con la condicion que se observen los límites de gredientes y curvas que se encuentran en los planos de dicho Ingeniero Candlish, y de que el cargo total de la línea, no sea mayor que en la traza original.

Comuníquese esta resolucion al Gefe de la Oficina de Ingenieros Nacionales y publíquese.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Buenos Aires, Octubre 30 de 1871.

Exmo Señor.

Frank Parish, Cónsul de S. M. B. en esta ciudad, apoderado de la Compañía del Ferro-carril Argentino del Este, (Limitada) ante V. E. respetuosamente espongo:

Que despues de haberme notificado los dos Decretos espedidos por el Gobierno aprobando los Estatutos de dicha compañía y su contrato de construccion con las modificaciones introducidas, es preciso proceder á la inscripcion en el Registro Público, de conformidad á la Ley; y necesitando para este objeto tener una constancia y reconocimiento del Gobierno de la transferencia que hizo D. Pablo de Montravel, el concesionario de dicho camino, á la compañía que represento, vengo á presentar á V. E. una cópia autorizada en idioma español de dicha transferencia, firmada en Lóndres el 10 de Mayo del presente año, pidiendo á V. E. se digne aprobarla para los fines espresados.

POR TANTO:—A. V. E. suplico se sirva decretar como lo solicito, que es justicia etc.—Exmo. Señor.

*Frank Parish*

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1871.

Al Señor Procurador de la Nacion para que se sirva dictaminar sobre el adjunto contrato.

L. DOMINGUEZ.

---

Exmo. Señor:

Tengo que hacer las siguientes observaciones sobre la transferencia que D. Pablo Montravel ha hecho en favor de una compañía formada en Lóndres de la concesion gratuita, que le hizo el Gobierno para la construccion de un camino de fierro de la Concordia á Mercedes.

1<sup>o</sup> Montravel vende la concesion por 8,000 libras esterlinas en dinero y 28,000 en acciones de la Compañia, que hacen un total de 36,000 libras esterlinas. Esta erogacion debe hacerse del capital de la Compañia, y figurará en sus cuentas como parte del costo del camino. Pero al Gobierno que ha hecho la concesion gratuita, no puede cargarse precio alguno por esa concesion; y por consiguiente no debe reconocer ese gasto sea para los efectos de la garantia ofrecida, sea para el caso de una espropiacion del camino, si llega á tener lugar.

2<sup>o</sup> La transferencia altera considerablemente los términos de la concesion. Ella fué hecha á una persona residente en la República y domiciliada en Buenos Aires. Hoy la empresaria es una compañía anónima formada en Lóndres, que constituirá un Directorio muy dispendioso en Inglaterra que llevará allí la contabilidad en libras esterlinas y aun tendrá que pagar al Gobierno Británico el impuesto sobre la renta (income tax) por los productos de un camino situado en la República Argentina. De estos resultados inevitables resultarán cuestiones y disgustos análogos á los que hoy tiene el Gobierno con la Compañia del Central Argentino. Los sueldos considerables que se asignan los Directores, que nada dirigen, por que es imposible vigilar la administracion á dos mil leguas de distancia, el indebido impuesto que se paga al Gobierno Británico y los descuentos en la remision y cambio de moneda, absorven una gran parte de los productos del camino que el Gobierno tendria que subsanar con la garantia: fuera de que esta situacion haria in-

tolerable la condicion de los Argentinos que quisieran tomar acciones en la Empresa.

Cuando se estableció la compañía del Central Argentino, el Gobierno creyó evitar estos inconvenientes exigiendo que la Compañía se domiciliara en la República, porque justamente creia que esto importaba que sus Directores habian de permanecer aquí, y aquí habia de llevarse la contabilidad y direccion del camino. Pero se ha visto que los ingleses no lo entienden del mismo modo, y todo lo que han hecho es nombrar un Ajente que los represente en Buenos Aires. Será pues necesario hablar con claridad, y antes que se perfeccione la transferencia hecha por Montravel, tomar las precauciones necesarias para proteger los derechos fiscales y la buena Administracion del camino proyectado.

En este concepto, soy de dictámen que V. E., al aprobar la transferencia que se propone imponga como condiciones espresas, que el Gobierno, ni para la garantia, ni para el caso de espropiacion reconocerá el precio en que ha sido vendida la concesion ni otro alguno por el mismo motivo:—que el Directorio de la Compañía deberá residir en la República y aquí mismo llevarse la contabilidad en moneda del pais y distribuirse los dividendos.

Buenos Aires, Noviembre 4 de 1871.

*Francisco Pico.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 10 de 1871.

De acuerdo con el dictámen del Procurador de la Nacion, se aprueba la transferencia que hace D. Pablo Montravel á la compañía del Ferro-carril Argentino del Este. (Limitada) bajo las condiciones siguientes:

1<sup>o</sup> Que el Gobierno Argentino no reconoce ni reconocerá jamás como parte del capital de la compañía del Ferro-carril Argentino del Este (Limitada) la suma de *ocho mil libras esterlinas* en dinero, ni las *veinte y ocho mil libras esterlinas* en acciones que dicha Compañía cede á D. Pablo Montravel para la transferencia de la concesion que el Gobierno Argentino gratuitamente le hizo, y que por consiguiente si llegare el caso de pagarse el interes del 7 p<sup>o</sup> garantido por el Gobierno, dichas sumas de *ocho mil libras y veinte y ocho mil libras* no serán tomadas en consideracion para liquidarlo, como tampoco se tomarán en consideracion para fijar el valor del Ferro-carril si hubiese de hacerse por el Gobierno la espropiacion del camino con arreglo á la Ley.

En el mismo caso serán consideradas las *veintisiete mil libras* en acciones que la Compañía ofrece á Montravel para cuando se construya la segunda seccion del mismo Ferro-carril.

2<sup>o</sup> Que siendo esta una Compañía Argentina, su residencia legal será en Buenos Aires ó en otra ciudad de la República Argentina y en ella estará el Directorío y tendrá su contabilidad, que deberá llevar en idioma castellano, y en pesos fuertes á razon de 16 por onza de oro, haciéndose tambien en el mismo lugar la distribución de dividendos sin sujecion á ningun impuesto de Gobiernos estrangeros.

Bajo estas condiciones y prévia lá espresa conformidad del apoderado de la Compañía, reconozcan la tranferencia pedida, y pase á la Escribania de Gobierno para que se estienda la correspondiente escritura, de que podrá dar los testimonios que se pidan.

SARMIENTO.

LUIS L. DOMINGUEZ.

---

Buenos Aires, Noviembre 19 de 1871.

Exmo. Señor:

Frank Parish, apoderado en esta ciudad de la Compañía denominada «Compañía del Ferro-carril Argentino del Este» (Limitada) á V. E. como mejor proceda, me presento y espongo: Que he visto el decreto recaído en 10 del corriente, en mi solicitud de fecha 30 de Octubre último, pidiendo la inscripción de la Compañía en el Registro Público, y en el reconocimiento de la transferencia de concesion hecha por D. P. de Montravel á la Compañía que represento, y como en el último párrafo de ese decreto establece: «que prévia la espresa conformidad del apoderado de la Compañía se reconozca la transferencia celebrada etc.» vengo á V. E. (para poder espresar la conformidad que se requiere) á pedirle se digne dar algunas esplicaciones declaratorias sobre varios puntos del Decreto de 10 del corriente, por que considero que pudiera entenderse no haber completa relacion entre este Decreto y el espedido por V. E. en 4 de Agosto último, al aprobar los estatutos de la Compañía y demas que en él se mencionan. Ruego pues quiera V. E. decretar esas esplicaciones acerca de los puntos siguientes: 1.º Que la mente de V. E. en el Decreto 10 del corriente no ha sido alterar en nada el Decreto de fecha 4 de Agosto último, aprobando los Estatutos los cuales en su título 1.º, artículo 1.º establecen: «que para los propósitos del domicilio legal y la determinacion «de las cuestiones nacidas en la República Argentina, el domicilio legal de la Compañía es Buenos Aires, y que la Compañía está obligada á mantener en Buenos Aires un representante ó representantes plenamente autorizados, para los propósitos del domicilio legal» etc.

Esto por otra parte es conforme con lo establecido por el Código de Comercio Argentino en los artículos 40, 45 y 672.

2.º Igualmente se ha de servir declarar V. E. que respec-

to á la contabilidad de la Compañía, el Decreto de 10 de Noviembre corriente, no altera en nada lo establecido á ese respecto por los Estatutos, entendiéndose, sin embargo, que las cuentas que hayan de presentarse al Gobierno para el caso de solicitar el pago de la garantía han de ser en idioma castellano y en pesos fuertes de á diez y seis por onza.

3. ° V. E. se dignará tambien declarar que en cuanto á los dividendos, tampo se altera por el decreto de 10 del corriente los estipulados á ese respecto en el Título XXIII art. 134 á 142 de los Estatutos aprobados, pero no obstante es entendido que se abonarán dividendos en la República Argentina, si en ellas residiesen accionistas de la Compañía, y

4. ° Que el Decreto de 10 del corriente no altera en manera alguna los efectos del Decreto de fecha 27 de Julio de 1870, para que este sea en su caso llevado á puntual cumplimiento.

POR TANTO:—A V. E. suplico que habiéndome por presentado se digne darme las esplicaciones que respetuosamente solicito á fin de poder espresar mi conformidad al decreto del 10 de Noviembre corriente.

Es justicia.

Exmo. Señor.

*Frank Parish*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 30 de 1871.

Sin embargo que el Gobierno por el decreto de fecha 10 de Noviembre, no ha tenido en mira alterar los Estatutos de la Compañía del Ferro-carril Argentino del Este, ni el decreto de 4 de Agosto del presente año, ni tampoco el decreto del 27 de Julio del año ppdo., declara lo siguiente, á fin de que no exista la menor duda sobre el decreto de 10 de Noviembre:

1.º Quedan vigentes en todas sus fuerzas los Estatutos de la Compañía aprobados por el Decreto de 4 de Agosto del presente año, y que lo resuelto en el título 1.º, artículo 1.º de dichos Estatutos respecto al Directorio de la Compañía, debe entenderse que en esta ciudad existirá un Directorio de la Compañía de una ó mas personas con quien únicamente debe entenderse el Gobierno Nacional, no pudiendo el Directorio de Lóndres revocar ni alterar lo que se acordase entre el Gobierno Nacional y el Director ó Directores que existan en esta ciudad.

2.º Que las cuentas que se presenten al Gobierno Nacional en caso de ser necesario el pago de la garantía han de ser en idioma castellano y en pesos fuertes de 16 por onza.

3.º Que si hubiesen accionistas del Ferro-carril del Este en la República Argentina, residente en ella, se les pagarán los dividendos que les correspondan haciéndose el pago en esta ciudad de Buenos Aires.

Declárase por último, que el Decreto de 10 de Noviembre en nada altera el Decreto de 27 de Julio de 1870, y que por consiguiente la garantía del 7p<sup>8</sup> anual, únicamente de libras esterlinas 10,000 por milla en toda la estencion de la línea, no pudiendo ser aumentada por ninguna causa y menos por la transferencia que ha hecho D. Pablo Montravel de la concesion del Ferro-carril del Este ó de cualquiera otra que se hiciera en adelante.

Comuníquese el presente Decreto al Señor Frank Parish para que espresé su conformidad en el Decreto de 10 de Noviembre del presente año.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.



# ANEXO B



# P U E N T E S



Buenos Aires, Setiembre 4 de 1871.

*Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio* *etc.*  
*Sarsfield.*

Habiendo visto en el «Boletín Oficial» un aviso, del Ministerio á cargo de V. E., por el que se llama á propuestas para la construcción de dos puentes en los pasos de «Tuama» y «Sotelillos» del río Dulce en la Provincia de Santiago, he creído de conveniencia hacer llegar á conocimiento de V. E., que quizá podría aplicarse el costo del de «Tuama» á otro objeto más útil y provechoso, consultando los intereses materiales de la provincia de Santiago, sin perjuicio alguno para los de la Nación en general.

Los puentes proyectados, en los pasos de «Sotelillos» y «Tuama», son actualmente de innegable utilidad, como lo es el construido ya en el «Saladillo», pero, si como pienso, V. E. tiene la idea de acometer la obra de desviar el Río Dulce, haciendo que este vuelva á su cauce primitivo, obra que cambiará la faz económica de la Provincia de Santiago, volviéndole su antigua importancia agrícola, y que entraña la inmediata habilitación del camino de los Sunchales, resultaría que el valor gastado en el puente de «Tuama» habría sido sin objeto, como lo será el invertido ya en el puente del Saladillo.

El Río Dulce, que en la época de sus crecientes se convierte en verdadera barrera, salvable solo con muchos costos y dificultades para los vehículos que entretienen el comercio de las

Provincias del Norte con las del Litoral, abandonó hace algunos años su cauce primitivo, á doce leguas próximamente, al Sud de la ciudad de Santiago, é inclinándose hácia el Oeste ha ido á derramar sus aguas sobre inmensas capas de sal, y cuando despues de bañar una estension de no menos de cincuenta leguas. vuelve á caer al lecho abandonado, su agua es im potable, y los derrames periódicos que fertilizaban y daban vida á los campos de sus costas, hoy por el contrario, solo sirven para esterilizar y hacer improductivos esos terrenos que eran reputados como los mejores para la agricultura.

El Puente, proyectado en «Tuama» como el construido en en el «Saladillo,» servirán para cortar en dos puntos la gran curva que describe el Dulce en su inclinacion al Oeste, pero desviado un poco mas al Norte de donde abandonó su curso primitivo, ó donde los estudios prévios demuestren ser mas convenientes, los dos son del todo innecesarios, pues los que transiten por la Provincia de Santiago, ya no tendrán bajando de las Provincias del Norte, ó yendo á ellas, que pasar por el Dulce sino en «Sotelillos.»

Segun los cálculos mas exajerados, la obra de desviar el Rio Dulce no ha de exeder de ochenta mil pesos fuertes, suma bien insignificante, por cierto, si se mide por las ventajas que ha de reportar de tal obra la Provincia de Santiago, y de la que del adelanto de esta ha de refluir para la Nacion.

El puente á construir en «Tuama,» segun los cálculos hechos, vale 40,000 pesos fuertes, los mismos que, destinados á desviar el Rio Dulce, podrian agregarse á los 15,000 que dá el Presupuesto vijente para esta obra, y los 20,000 pesos que el Exmo. Gobierno Nacional ofreció al de Santiago en 1865, para aquel destino en acciones de puentes y caminos. Esas tres sumas reunidas, forman un total de 75,000 pesos, y si para la terminacion de la obra faltase algo, V. E. tiene en la Ley de Octubre 6 de 1862, la autorizacion suficiente para llevarla á cabo.

Si estas indicaciones son tomadas en consideracion por V. E. se evitará un gasto inútil, si se ha de realizar la desviacion del Rio Dulce, pero que, es indispensable si ella no se verifica.

Saludo á V. E. con todo respeto.

*Absalon Ibarra.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 15 de 1871.

Vista la esposicion hecha por el señor Senador por Santiago del Estero, D. Absalon Ibarra, el Presidente resuelve suspender la licitacion para la construccion del puente de «Tuama» enviándose á la brevedad posible un ingeniero nacional á hacer los estudios y presupuestos necesarios para la desviacion del Rio Dulce.

Comuníquese y publíquese.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Oficina de Ingenieros Nacionales.

Buenos Aires, Noviembre 3 de 1871.

*A S. E. el Sr. Ministro del Interior.*

El suscrito remite á ese Ministerio las dos propuestas que le remitió el mismo, sobre la construccion del puente de Sotellillo, Provincia de Santiago del Estero, para que informara sobre ellas.

Una es del Sr. Bentivaglio Monti que propone hacer el puente por fts. 39,740 y la otra es del Sr. Emilio Edling que ofrece hacerlo por fts. 37,000.

Este último es el mismo que hizo el puente del Saladillo : ofrece bastante garantía por su capacidad y debe preferirse su propuesta. Sin embargo como el precio es alto, interpretando los deseos del Exmo. Sr. Ministro le ofrecí hacer el pago de 27,000 pesos fuertes en dinero y diez mil en acciones de puentes y caminos.

El Sr. Edling aceptó la modificación y sobre esa base se puede estipular el relativo contrato.

Dios guarde á V. E.

*Pompeyo Moneta.*

---

*Exmo. Sr. Ministro del Interior.*

El abajo firmado se ofrece para la construcción del puente de madera sobre el rio Dulce en Sotelillo, Provincia de Santiago del Estero, puesto en licitación por este Ministerio. Se compromete pues á ejecutar dicha obra en el término de un año y con toda las proporciones y dimensiones indicadas en el plano existente en la Oficina de Ingenieros Nacionales, y á plena satisfaccion del encargado para dirigirla y recibirla.

El suscrito se propone hacer la obra en 39,740 pesos fuertes que le serán abonados del siguiente modo : 1<sup>o</sup> una cuarta parte al principiar el trabajo : 2<sup>o</sup> otra cuarta parte despues de haber colocado los cepos : 3<sup>o</sup> la tercera cuarta parte despues de haber colocado los tramos : 4<sup>o</sup> la última cuarta parte despues de haber concluido y haber recibido el puente.

En garantía de su propuesta el proponente está dispuesto á dar fianza á satisfaccion del Exmo. Gobierno.

Buenos Aires, Octubre 3 de 1874.

*Bentivoglio Monti.*  
Ingeniero.

*Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Emilio W. Edling ante V. E. respetuosamente presentado espone :

Que en virtud del aviso oficial publicado en el «Boletin Oficial de la Nacion» llamando á propuestas para la construccion de un puente en Sotelillo sobre el Rio Dulce en la Provincia de Santiago del Estero, me presento á hacer dicha propuesta, y pido sea tomada en consideracion por las ventajas que vengo á ofrecer.

Habiendo construido y entregado al Exmo. Gobierno Nacional el puente del Saladillo, con aprobacion completa de la oficina de Ingenieros Nacionales y de V. E., me encuentro con los conocimientos y los utensilios necesarios para emprender esta obra en la misma Provincia donde he construido el otro.

Me comprometo á ponerme á la órden del Gobierno Nacional para que, si consultado el de Santiago se quisiese variar el lugar de construccion por razones de mayor ventaja para el tráfico y utilidad pública é igualmente en el caso que durante la ejecucion del trabajo, se considerase conveniente de hacer algunas alteraciones del plano original si estos no demandan aumentos de alguna consideracion en los gastos, lo hago con la condicion de que se disminuirá el precio en razon de los metros menos del largo del puente y se aumentará en igual proporcion si fuera mas largo.

Bajo estas condiciones me comprometo á construir el puente de Sotelillo de 117 metros de largo entre los estribos en conformidad del plano que he tenido el honor de presentar por el valor de (37,000) treinta y siete mil pesos fuertes plata ó si fuese mas conveniente para el Gobierno el equivalente en bonos de puentes y caminos.

Dios guarde á V. E.

Buenos Aires, Octubre 3 de 1871.

*Emilio W. Edling.*  
Ingeniero Civil.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 8 de 1871.

Siendo subido el precio que se pide por la construcción del puente en Sotelillo, en la propuesta de D. Emilio Edling, vuelva á la oficina de Ingenieros Nacionales para que trate con el mismo proponente un arreglo á un precio mas equitativo; debiéndole advertir que los pagos se harán en tres cuotas, la primera al estar concluida la obra en su mitad, la segunda cuando lo esté totalmente y recibido por el Gobierno, y la tercera y última dos meses despues de esa fecha.

Los pagos serán hechos en pesos fuertes, debiendo al efecto el Gobierno vender los Fondos Públicos que fueren necesarios.

SARMIENTO.

LUIS L. DOMINGUEZ.

---

Exmo. Señor: El suscrito ha tratado con el Sr. Edling sobre el precio y la forma de pago á que se refiere el Decreto precedente y este ha convenido ejecutar los trabajos por la cantidad de treinta y cinco mil pesos fuertes (ps. fts. 35,000) pagaderos en metálico y en la forma propuesta en el mismo Decreto anterior. Por consiguiente esta oficina espera la autorización para formular el contrato, en caso que V. E. se sirva aprobar la propuesta como resulta de las modificaciones.

Buenos Aires, Noviembre 9 de 1871.

*Pompeyo Moneta.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 14 de 1871.

Autorízase al Gefe de la Oficina de Ingenieros para que formule el contrato con D. Emilio Edling para la construccion del Puente en Sotelillo.

SARMIENTO.  
DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Exmo. Señor:—El suscrito ha celebrado con el señor Edling el contrato á que se refiere el Decreto anterior y lo adjunta á V. E. para su aprobacion.

Buenos Aires, Noviembre 16 de 1871.

*Pompeyo Moneta.*

Entre el Director de la Oficina de Ingenieros Nacionales, D. Pompeyo Moneta, en representacion del Exmo. Gobierno Nacional por una parte y D. Emilio Edling, por otra, se ha convenido estipular el siguiente contrato :

1º El Sr. D. Emilio Edling se compromete á construir un puente de madera sobre el Rio Dulce en la Provincia de Santiago, en las inmediaciones de Sotelillo.

2º El puente tendrá ciento veinte y cinco metros (metros 125) de largo, dividido en diez (10) tramos de doce metros y medio (12 metros 50 cent.) cada uno. La forma, dimensiones, y todos los detalles de la obra están dibujados en la lámina anexa firmada por los contratantes y que se considera como parte integrante del contrato. El original quedará depositado en la Oficina de Ingenieros que remitirá una copia autorizada al Sr. Edling.

3º Toda la madera que entre en el puente y sus estri-

bos, será de quebracho colorado y sus diferentes partes serán ligadas y aseguradas entre sí por medio de fierro batido.

4<sup>o</sup> La madera empleada será perfectamente sana, sin defecto ninguno, desprovistas de la cáscara y del albumo, con las aristas vivas y rectilíneas y la superficie lisa y con las dimensiones exactas que indica el plano.

El fierro será de la mejor clase, que se conoce bajo el nombre, ingles de patente.

5<sup>o</sup> La obra de mano será hecha con el mayor esmero y los ensambles estarán hechos con exactitud y diligencia.

6<sup>o</sup> Las columnas serán clavadas en el cauce del Rio por medio de un martillo de catorce (14) quintales de peso y serán empujadas hasta tanto que no cedan sensiblemente á los golpes, cayendo de la altura de tres (3) metros.

7<sup>o</sup> Se dará á todo el puente, menos al piso una pintura de dos manos de alquitran puesto caliente y del mismo modo se pintarán los ensambles antes de juntarse.

8<sup>o</sup> Se harán á los dos extremos del puente el corte y el terraplen que están indicados en el dibujo, cuyas pendientes no pasarán de tres (3) por ciento ; los escarpes serán determinados por el Ingeniero encargado por el Gobierno de vigilar la obra.

9<sup>o</sup> El empresario deberá atender á todas las observaciones que le haga el Ingeniero Inspector, bien sean respecto á la ejecucion, bien sean respecto á los materiales empleados, quien podrá prohibir el uso de aquellos que á su juicio no fueran de buena calidad.

10. En caso que el Ingeniero Inspector durante el trabajo encontrara conveniente hacer algunas modificaciones al plano original, el Empresario está obligado á ejecutarlas sin remuneracion, á menos que aumenten sensiblemente los gastos, en cuyo caso será calculado el aumento, tomando por base el costo total de la obra.

11. El Empresario estará obligado á hacer por su cuenta

la carga de ensayo del puente y del modo como indique el Ingeniero del Gobierno.

12. La obra estará concluida á los quince (15) meses contados desde la fecha de la aprobacion del presente contrato, bajo pena de una multa de cincuenta (50) pesos fuertes por cada semana de retardo, salvo los casos de fuerza mayor.

13. Si dentro de un año despues de haberse recibido el puente, se manifestaran defectos que se comprobara ser debidos á la mala construccion, estará obligado el Empresario á hacer todas las composturas del modo que el Gobierno juzgara necesario.

14. El Gobierno pagará por toda la obra la cantidad de treinta y cinco mil (35,000) pesos fuertes, pagaderos del siguiente modo: una cuota de once mil seiscientos sesenta y seis pesos fuertes (11,666) cuando estén acabados todos los estribos hasta la altura necesaria para recibir las vigas longitudinales del puente y esté sobre el lugar del puente toda la madera necesaria para las vigas longitudinales y transversales, ya canteadas y reducidas á las dimensiones prescriptas, otra igual cuando sea acabada la obra y recibida á satisfaccion del Gobierno y el resto á los dos meses despues.

Buenos Aires, Noviembre 15 de 1871.

*Pompeyo Moneta. —Emilio W. Edling.*

Departamento del Interior.

Noviembre 17 de 1871.

Apruébase en todas sus partes el precedente contrato, á sus efectos comuníquese, publíquese y dése al R. N.

SARMIENTO.  
DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Oficina de Ingenieros Nacionales.

Buenos Aires, Diciembre 30 de 1871.

*A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Tengo el honor de adjuntar á V. E. el informe, presupuesto y planos referentes á la muralla á construirse en Corrientes, elaborados por el Sr. Lindmark, quien fué encargado de verificar ese estudio, segun órden recibida de V. E.

Dios guarde á V. E.

*Pompeyo Moneta.*

Ministerio del Interior.

Enero 14 de 1872

Resérvese hasta la apertura del Honorable Congreso de la Nacion.

**VELEZ SANSFIELD.**

Buenos Aires, Diciembre 29 de 1871.

*Al Sr. Director de la Oficina de Ingenieros Nacionales, Don Pompeyo Moneta.*

Habiendo sido encargado de estudiar el puerto de Corrientes con el objeto de averiguar la practicabilidad y la conveniencia de construir una muralla que se ha proyectado á lo largo de la orilla entre el puerto de San Francisco y la punta de San Sebastian; me trasladé en efecto á esa ciudad á fines del mes

de Setiembre ppdo, acompañado por un ingeniero asistente, que debía ayudarme en las operaciones á practicar sobre el lugar.

A mi llegada á Corrientes me presenté al Sr. Gobernador de la Provincia, el cual tan luego tué impuesto del objeto de mi comision, me proporcionó, sea por el intermedio del Departamento topográfico de la Provincia, sea por el de la capitania del puerto, los datos y los medios que me podian facilitar el estudio.

Para que pueda formarse una idea clara de la obra proyectada, he levantado el plano y he tomado la nivelacion de la costa del rio en el puerto. Tambien he sondeado la profundidad del agua y la consistencia del fondo en diferentes puntos de él. El resultado de estas operaciones se encuentra en el plano que adjunto.

El puerto de la ciudad de Corrientes tal cual está hecho por la naturaleza, es indudablemente uno de los mas espaciosos y cómodos que existen sobre el rio Paraná.

Ocupa una estension aproximadamente de la barranca de 1200 metros y tiene agua hasta muy cerca de la misma para los buques de mayor calado que navegan el Paraná. Aunque en el canal principal del rio que pasa cerca de la costa, la corriente es bastante fuerte, la estimo en algunos puntos en  $4 \frac{1}{2}$  millas por hora, estando bajo el rio, y cuando está crecido en 6 millas; dentro del puerto queda muy disminuida su fuerza por causa de la punta de San Sebastian, pequeña península que sale perpendicularmente de la costa, entrando en el canal en la parte de abajo del puerto.

Como tambien la barranca, que aquí en su mayor parte consiste de piedra dura, sobresale en el puerto, solo como un par de metros de la altura de la mayor creciente, se efectua la carga y descarga de los buques con mucha facilidad, sea por medio de lanchas y carros, sea por los tres muelles de madera existentes en el puerto, á los cuales en ciertas épocas

del año, cuando el río está crecido, los buques pueden atracar directamente.

Dos de estos muelles sirven únicamente para el uso de los particulares que ocupan la parte de la barranca en que están contruidos. El tercero se ha construido con intencion de servir al público; pero como es incompleto y de construccion defectuosa es de poca utilidad; así que el público en general prefiere servirse de lanchas y carros para la carga y descarga de los buques.

No obstante las grandes ventajas que tiene el puerto de la capital de la Provincia de Corrientes, una parte relativamente pequeña de su movimiento comercial pasa por él, hecho que no se puede atribuir á otra cosa que á la situacion de la capital, respecto de los departamentos productivos de la Provincia, como Mercedes, Curuzucuatíá, etc., los cuales por estar muy distantes de ella, encuentran mas ventaja en efectuar su esportacion, por Goya, Bellavista, ó por los pueblos de la costa del Río Uruguay, aunque aquellos puertos son en todos respectos mucho mas incómodos que el puerto de Corrientes.

La muralla tal cual ha sido proyectada desde el puerto de San Francisco hasta la punta de San Sebastian, tiene un largo de 1,000 metros y su costo construida de piedra natural con mezcla de tierra romana importaría aproximadamente 290,000 pesos fuertes, incluso en esta suma el costo de terraplenes y otras obras accesorias. Por consiguiente, es una obra de bastante magnitud y el proyecto de su realizacion debe estar apoyado en razones bien fundadas.

Sin embargo, los motivos que se alegan para demostrar la conveniencia de esta obra, no son examinándolos detenidamente, en mi concepto, válidos.

Son: 1<sup>o</sup> Que estando el río corriendo la barranca y esponiendo de este modo la seguridad de los edificios que se hallan

sobre su borde, la muralla formaria una defensa eficaz contra la corrosión de la corriente.

En primer lugar observaré que de la extensión de la barranca sobre la cual ha sido proyectada la muralla, solo la tercera parte es accesible para el público; el resto está ocupado por particulares desde tiempo atrás, de suerte que la ley que dispone que una zanja de treinta metros de ancho de la costa de los puertos habilitados de la República, sea propiedad nacional, no está vigente en Corrientes.

De estos particulares, algunos ya han construido murallas por el lado del río, no tanto para conservar el terreno que ocupan contra la corrosión del agua, sino principalmente para conseguir una mejor nivelación de su terreno.

Por consiguiente, la muralla proyectada sería en su totalidad un bien principalmente para estos particulares y secundariamente para el público.

En segundo lugar la corrosión del río, según los datos que he podido recojer, no es de tal naturaleza que por ahora pueda inspirar temores serios.

El único punto donde la he notado ha sido la península mencionada, la punta San Sebastian, la cual por salir perpendicularmente en el canal del río, donde la fuerza de la corriente es muy grande, ha tenido, aunque consiste de piedra dura, que sufrir por la acción continuada del Río.

Esa punta que convendrá defender con un muro, forma sin embargo una parte mínima de la extensión que ha sido proyectada revestir con una muralla de piedra.

En los otros puntos, aunque en alguna parte de ellos he podido notar vestigios de derrumbes en la barranca, causados por el río, estos han tenido lugar en épocas bastante lejanas, ya, que las personas que desde mucho tiempo viven allí no me las han podido señalar.

Por lo demás considero que la barranca por ser de una piedra bastante dura, resiste casi también como una muralla

la acción del agua, con tal que se impida al Rio escabar una capa de arena que en varios puntos se encuentra en ella al nivel del agua mas baja ; lo cual es un trabajo fácil de hacer con unas pocas piedras y hacinas y por un costo que no excede la suma que costarian las composturas anuales de la muralla proyectada.

2º Que bajo el punto de vista higiénico, la construcción de la muralla sería un bien general para la ciudad, visto que las sinuosidades de la barranca actualmente se acumulan las inmundicias que se echan en el rio, formando así focos de infección. Admitiendo este hecho, no se puede sin embargo atribuirle grande importancia, si se considera que principalmente han de ser los particulares, que tienen sus casas sobre el borde mismo de la barranca, la causa de este abuso y que por consiguiente será fácil impedirlo por medio de un poco de vigilancia de policía, sin tener que buscar el remedio en una obra de tanta importancia.

3º Que la muralla proyectada facilitaría el movimiento en el puerto pudiendo los buques atracar directamente á ella y la carga y descarga de las mercaderías efectuarse por medio de pescantes.

En el departamento topográfico de la provincia de Corrientes, existe un proyecto de muralla para el puerto, hecho por uno de sus miembros, en que se señala como un motivo fundamental para su construcción, la posibilidad de hacer un tal arreglo.

No participo de esa idea. Al contrario, considero que con el uso de pescantes, del modo como en este caso tendría que ser aplicado, la carga y descarga de las mercaderías costaría mas de lo que cuesta actualmente.

Porque con el sistema que ahora está en práctica, y con las bajadas cómodas que el puerto de Corrientes tiene al presente ó fácilmente puede obtener, se emplean ventajosamente

la fuerza motriz muscular, tanto para subir las mercancías á la barranca como para llevarlas de su bordo á los depósitos.

Con el empleo de pescantes se introduciría para efectuar la carga y descarga, á mas de este motivo, otro mas, sea el vapor, sea otro motor muscular; lo que haría indudablemente la operación mas costosa.

4<sup>o</sup> El último y en mi opinion el mas verdadero de los motivos que se alegan para la construcción de dicha muralla, es que embellecería mucho la ciudad, pudiendo hacerse hermosos paseos, plantando arboledas en toda su estension.

Sin embargo, para hacer esto, sería preciso primero hacer efectiva la ley que dispone que 30 metros de ancho de la costa en el puerto, es propiedad nacional; porque como he dicho antes, la muralla proyectada pasaría en su mayor estension por delante de propiedades particulares. Por otro lado, cualquiera que sea la importancia, que se dé á este motivo, para la construcción de la muralla, no puede negarse que tomado bajo este punto de vista, su realización corresponde mas bien á la corporación municipal de Corrientes, que al Gobierno Nacional.

Por este exámen que acabo de hacer de los motivos sobre los cuales se ha fundado el proyecto de la construcción de la muralla, creo haber demostrado claramente, que las ventajas que su realización presenta, no corresponden en ningun modo á su costo. Por consiguiente, me escuso tambien aquí de presentar planos y presupuesto de su construcción.

Paso ahora á indicar las obras que relacionándose por su carácter con las que ya han sido proyectadas, considero de utilidad pública.

Mencioné en lo anterior que la península de San Sebastian por salir una distancia bastante grande en el rio, ataja la corriente y contribuye de este modo que el agua dentro del puerto corra poco. Su conservacion es por esa razon de interés.

Entre tanto como sale en el rio en un punto donde la cor-

riente tiene su mayor fuerza, el rio ha seguido corriendo durante los últimos años. La corrosion entre tanto ha sido de poco, ya que la punta consiste de una piedra bastante dura. Lo prueban tambien los vestigios todavia existentes de un muro que varios decenios atras fué construido á la estremidad de la punta y el cual habria durado mucho mas tiempo si no hubiera sido construido de un modo defectuoso y con un material malo.

Para impedir que el rio en lo futuro lleve mas terreno de la punta, será preciso reconstruir este muro sobre un trecho de 100 metros entre los puntos demarcados X Y, en el plano adjunto.

Esta obra no ofrece ninguna dificultad, visto que hay buen fondo para echar cimientos, el que se encuentra á poca profundidad y se puede conseguir buena piedra natural á poca distancia de Corrientes.

Las dimensiones del muro serán como lo indican los detalles en el plano.

La he proyectado como 0,40 mas alto que el terreno de la punta, sucediendo en tiempo de creciente extraordinaria que el rio la inunda.

Por consiguiente hay tambien que levantar el terreno de la punta por medio de un terraplen, á esta misma altura.

El material empleado en la construccion del muro, será piedra natural de la mejor que se encuentre á una proximidad de dos leguas de la ciudad, puesta en mezcla hecha con tierra romana. El costo de esta obra, con los trabajos accesorios de terraplen, empedrado, etc., importa, segun el presupuesto adjunto, pesos fuertes 36,700.

En oportunidad cuando el Gobierno resuelva la ejecucion de esta obra, presentaré las especificaciones correspondientes.

Dios guarde á Vd.

*K. Lindmark.*

---

Oficina de Ingenieros Nacionales.

Buenos Aires, Enero 31 de 1872.

*A S. E. el Señor Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Habiendo sido encargado de reconocer los rios de Corrientes, Batel, Santa Lucia, San Ambrosio, Empedrado y Riachuelo, que atraviesan la parte del Oeste de la provincia de Corrientes y que se derraman en el Paraná, con el objeto de elegir los puntos convenientes para la construccion de puentes sobre dichos rios y levantar los planos y presupuestos correspondientes, tengo el honor de dar cuenta á V. E. del resultado de mi comision. Para que V. E. pueda formarse una idea de la importancia y necesidad relativa de los puentes proyectados, haré aquí una descripcion suscinta de los rios mencionados.

El rio de Corrientes, el mas caudaloso de los que cruzan la provincia del mismo nombre, corre en direccion de Norte á Sud, y tiene origen en una gran laguna.

Separa los departamentos de Mercedes y Curuzucuatia, los mas ricos, que tiene la Provincia, de las costas del Paraná.

Cuando aquel rio está crecido se desborda é innunda los campos adyacentes hasta una estension que segun el punto varia de  $1 \frac{1}{2}$  hasta  $3 \frac{1}{2}$  leguas, imposibilitando toda comunicacion entre sus dos orillas, con escepcion de la que puede establecerse por medio de embarcaciones. Las crecientes del rio Gorrientes no tienen lugar en épocas fijas del año como sucede en la mayor parte de los rios del pais. El tiempo que dura varia tambien considerablemente; ha habido, por ejemplo, crecientes que han durado año y medio, como ha habido años, en que el rio no ha salido de madre. De la importancia

del obstáculo que pone el río Corrientes al desarrollo industrial y comercial de la Provincia, se puede formar una idea teniendo en vista el hecho de que los ricos y fértiles departamentos de Mercedes y Curuzucuatía, han tenido por causa de la gran dificultad de pasar el río, que buscar salida para sus productos por los puertos del Uruguay en Entre Ríos, en lugar de buscarla por los del Paraná, en la Provincia de Corrientes, que están mucho mas cerca. La distancia de Mercedes y Curuzucuatía á Concordia, que es el puerto por donde actualmente pasan los productos que entran y salen de aquellos departamentos, es de 54 leguas, poco mas ó menos, cuando la distancia de los mismos puntos á Goya es solo de 28 leguas.

Por lo espuesto se vé claro que la construccion de un puente sobre el río Corrientes en el momento actual, debe considerarse no solo como muy conveniente, sino casi como una necesidad.

Sin embargo, no puede negarse que dentro de algunos años, cuando se haya concluido el ferro-carril, ahora en construccion, entre Monte-Caseros y Concordia, las razones arriba alegadas á favor de la ejecucion del puente perderán en gran parte su validez. Porque como uno de los objetos principales de este ferro-carril es precisamente facilitar la comunicacion entre los Departamentos de Mercedes y Curuzu-Cuatía y la costa del Uruguay, no hay duda entónces que el comercio todo de estos departamentos pasará por los puertos del Uruguay, exista ó no el puente sobre el río Corrientes.

El río Batel tiene su origen en la misma laguna de donde sale el río de Corrientes y corre paralelo á este á una distancia que varía *dos á tres* leguas, hasta que mas abajo se juntan.

Teniendo el mismo carácter que el río Corrientes, es sin embargo, mucho mas angosto, pues cuando está crecido no se estiende mas que sobre unos 1000 ó 1500 metros de distancia de sus orillas.

Entre tanto, esto basta para que el río Batel, forme un obs-

táculo considerable para el tránsito de las tropas de carretas, y conviene por eso establecer un puente sobre el rio Batel simultáneamente que sobre el rio Corrientes.

Respecto de los rios Santa Lucía, San Ambrosio, Empedrado y Riachuelo, sobre los cuales se proyectan igualmente puentes, tienen una significacion relativamente menor en cuanto al obstáculo que ponen á la comunicacion considerando los intereses generales de la Provincia.

En primer lugar no son tan caudalosos como los rios de Corrientes y Batel y sus crecientes no duran tanto tiempo.

En segundo lugar, no separan los departamentos que cruzan de los Departamentos del Paraná, así que para la esportacion é importacion de mercaderías no forman obstáculos. Pero cuando estan crecidos dificultan la comunicacion entre la capital y los departamentos del Sud de la Provincia.

A pesar que esto no influye directamente sobre el comercio, porque la capital no sirve como puerto para esos departamentos, siempre perjudica la marcha regular del servicio postal.

Otra razon se ha alegado tambien para motivar la construccion de puentes sobre los rios mencionados.

Se sabe que la Provincia de Corrientes suministra la mayor parte de los animales vacunos que se consumen en el Paraguay.

Como la cría de hacienda generalmente se hace en los departamentos del Sud, se sacan las tropas de animales destinados á venderse en el Paraguay de allí, se llevan al Paso de la Patria en donde se embarcan para el Paraguay. En el camino se atraviesan los ríos Santa Lucia, San Ambrosio, Empedrado y Riachuelo, además de los rios Corrientes y Batel, y sucede en tiempos de crecientes que se pierden animales al pasar los rios, lo que naturalmente se evitaría si hubiera puentes.

Pero se debe observar que esas pérdidas no son considera-

bles y que con pocas escepciones, suceden solamente cuando las tropas cruzan los rios de Corrientes y Batel.

Entre los rios San Ambrosio y Empedrado, se encuentra el de San Lorenzo. Es poco mas ó menos tan caudaloso como aquellos y corre en la misma direccion.

El Gobierno Nacional hizo construir hace pocos años sobre este rio un puente de madera bastante costoso.

A juzgar por el servicio que presta este puente, no es de grande utilidad, porque actualmente la mayor parte de las tropas no pasan por el puente, sino que cruzan el rio en otros puntos.

No se mantiene tampoco en buen estado y está actualmente haciéndose ruinas.

Los otros puentes proyectados sobre Santa Lucia, San Ambrosio, Empedrado y Riachuelo, se encontrarían poco mas ó menos en el mismo caso.

Por lo espuesto V. E. verá que entre los puentes proyectados, los correspondientes á los rios Corrientes y Batel, tienen una importancia relativamente mayor que los otros sobre los otros cuatro rios mencionados.

Adjunto los planos y presupuestos de los puentes sobre los dos primeros rios, Corrientes y Batel.

De los puentes sobre los otros cuatro rios, no puedo ahora presentar los planos, porque junto con mi equipaje perdí el libro que contenía los datos necesarios para su elaboracion, en el naufragio del vapor «América».

El punto que he elegido para la construccion del puente sobre el Río Corrientes, que como *tres* cuadras abajo del paso denominado *Luceros*, á donde actualmente se hace la comunicacion entre las dos orillas por medio de una chata.

En este lugar del rio que en general es tortuoso, sigue bastante derecho.

Las barrancas del rio son bajas y se inundan como antes he dicho, durante el tiempo de las grandes crecientes, formando

el rio un estero que tiene 8500 metros de ancho y en que la profundidad del agua es por término medio 1.25 metros.

Apesar de que la Provincia de Corrientes es muy rica en madera de construccion no se encuentra ninguna en la proximidad de los puntos en donde los puentes de los rios Corrientes y Batel deben construirse, y costaría mucho reunir la madera necesaria para su construccion.

Así que propongo emplear fierro para la construccion de ambos puentes.

El puente sobre el rio Corrientes tendrá una luz entre los estribos 161 metros, dividido en 16 tramos. Se construirá de fierro batido y segun el mismo sistema que adopté para el puente sobre el rio Tercero, en Villa Maria; con la diferencia que este no tendrá mas que 55 metros de ancho, cuando el puente sobre el rio Tercero tiene 67 metros; disminucion que es motivada por el menor tráfico que sobre este puente va á pasar.

Como es dificil y costoso en aquel lugar fabricar ó de otra manera procurarse el material para la construccion de los estribos de fierro batido que el Ingeniero Henry Maynaud, constructor de los puentes de la Campaña de Buenos Aires, ha aplicado en la construccion de esos puentes, el que ha dado resultados satisfactorios en varios otros puntos en la India, en donde ha sido adoptado.

Encontrándose buen fondo á la profundidad de tres ó cuatro metros debajo de la superficie del agua baja y teniendo poca corriente el rio en su estado de bajante, la construccion de puente no ofrece dificultades bajo el punto de vista técnico.

El item de mayor costo en esta obra es la construccion de terraplenes que tendrán que hacerse á los dos lados del puente. Las dimensiones de los terraplenes deben ser 7,05 metros y 1,05 de altura, por término medio.

Para evitar que el agua corra largas distancias á lo largo de

los terraplenes, hay tambien que hacer 5 alcantarillas de 2 metros de luz.

El costo total de la obra del puente importará segun el presupuesto adjunto 136,500 pesos fuertes.

Para el puente sobre el rio Batel, he elegido el paso Cerrito, en un lugar que está como una cuadra mas abajo del punto á donde se encuentra establecida una chata.

El puente este no tendrá mas que 5,03 de largo, dividido en 5 tramos.

Respecto de la construccion será igual á la del puente sobre el rio Corrientes. El terraplen que habrá que hacer para cruzar el estero que forma el rio Batel, cuando está crecido, tendrá como 900 metros de largo, por uno y medio de profundidad, por término medio. Tendrá el mismo ancho que el terraplen que debe hacerse en el rio Corrientes.

Es además preciso hacer una alcantarilla de 2 metros de luz.

El costo del puente segun el presupuesto importa 27,000 pesos fuertes.

Como los detalles y las especificaciones para la construccion de estos puentes son casi idénticas á las que esta Oficina ha elaborado para el puente sobre el rio tercero en Villa Maria, me escuso de adjuntarlos ahora, reservándome su presentacion para cuando el Gobierno haya resuelto practicar la construccion.

Dios guarde á V. E.

*Knut Linmark.*

Ministerio del Interior.

Febrero 16 de 1872.

Resérvese hasta la apertura del Congreso de la Nacion.

VELEZ SANSFIELD.



ANEXO C

—

TELEGRAFOS



Buenos Aires, Marzo 2 de 1872.

*Al Señor Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Creo de mi deber manifestar á V. E. el origen de las faltas que se nota en el servicio de los Telégrafos Nacionales y proponerle el remedio de ellas y las mejoras que deben hacerse en estos establecimientos.

En muchos parajes las líneas telegráficas no estan sobre buenos caminos; la seccion entre el Rosario y Paraná está en condicion regular, al pasar el puente se encuentra este tres leguas y media mas arriba. Cerca de Coronda pasa por una laguna y un bañado grande. Cerca de Santa-Fé en la laguna del Salado. En algunos meses del año hay casi una legua de postes que cuando crece aquel rio quedan dentro del agua.

Entre Santa-Fé y Paraná son puras islas por donde corren cuatro cables submarinos.

Esta seccion ha funcionado bien hasta que fueron cortados los hilos por los revolucionarios de aquel lugar, y otra vez por la caida de una isla.

La seccion de Buenos Aires al Rosario pasando por los pueblos de Zárate, Baradero etc. está regularmente construida menos cerca del Rosario porque atraviesa grandes bañados por estar cerca de la costa; una vez estuvo interrumpida durante una semana en el bañado de Areco, los peones trabajaban des-

nudos y nadando en el mismo bañado. Casi me ahogué con dos peones.

La seccion entre el Rosario y Córdoba, el mismo constructor cobró al Gobierno 800 pesos por composturas antes de entregarse al Gobierno.

Un peon que yo empleaba en arreglarla, quedó sin empleo segun el presupuesto de este año.

La seccion entre Córdoba y Santiago está en muchas partes en el medio del camino, donde los carros echan abajo los postes, en otras partes está en el Monte y cuando hay quemazones, que son muy frecuentes, los postes que son de madera, se queman hasta 6 y 8 á la vez. Para solamente componer esta seccion estuve ocupado como tres meses y cuando hay una seca como en aquel tiempo hubo de cinco meses, no se encuentra ni que comer, ni agua que no sea salada en una gran parte del camino. Las distancias que un guarda hilo tiene que recorrer son largas. No hay oficina entre las de Chañar y Santiago distante 154 millas.

La seccion entre Santiago y Tucuman está bien construida; y en buen terreno en tre estas oficinas hay 95 millas.

La seccion entre Paraná y Corrientes atraviesa muchos rios hondos, bañados y montes y ha sido bastante destruida por los temporales y los revolucionarios, habiendo hasta quince postes en el suelo á la vez.

Los medios con que cuento para remediar las faltas en los hilos y postes, han sido muy reducidos. La cantidad asignada para la compostura de 1400 millas de telégrafos, un largo, que pronto será casi doble es como de cien pesos fuertes mensuales. Y los guarda hilos que salen en todo momento y en cualquier tiempo y que recorren distancias largas tienen desde el 1<sup>o</sup> de Enero ppdo. sus sueldos reducidos de 60 á 30 pesos fuertes mensuales para ellos y mantener sus caballos. Y el gefe de los guarda hilos que residió en el Rosario quedó sin empleo segun el mismo presupuesto. Asi es que si el Gobier

no no escede las asignaciones dadas, no habrá quien cuide los telégrafos, fuera de Dios ú otro que lo haga de valde.

Mientras no habian hilos del otro lado de Córdoba y Paraná, se podia hacer el servicio con regularidad, pero al ordenarse la colocacion de los hilos en las demas provincias de la República no ha pensado que las comunicaciones que se transmitan de cada nueva seccion del telégrafo vienen á aumentar el trabajo de las secciones mas cerca á Buenos Aires, asi sucede la anomalia que las provincias del Noroeste con poca poblacion, tienen igual número de hilos como las provincias pobladas del litoral.

Cuando una provincia de poca poblacion necesita dos hilos, se entiende que una provincia mas poblada necesita mayor facilidad para poder despachar con prontitud su aumento correspondiente de trabajo.

Hay necesidad de dos hilos mas desde Buenos Aires hasta Córdoba y para las nuevas secciones en Entre-Rios se necesitarán aun mas hilos desde Buenos Aires hasta la Provincia de Santa-Fé cruzando el Rio Paraná por un cable.

Se utilizarán siete hilos fuera de Buenos Aires, del modo siguiente:

1. ° Para los pueblos entre este y Rosario y continuando con el mismo objeto entre Rosario y Córdoba.
2. ° Directamente hasta Córdoba para despachos de Santiago, Tucuman, Salta, Jujuy, la Rioja y Catamarca.
3. ° Hasta Córdoba para los despachos de esa.
4. ° Hasta Villa-Maria para el telégrafo Trasadino, continuando hasta Córdoba con el mismo objeto.
5. ° Directamente hasta Paraná para despachos de los pueblos hasta Corrientes.
6. ° Directamente hasta Diamante para los despachos del Sud de Entre-Rios.
7. ° Hasta Rosario directamente para despachos de esa y de los pueblos intermedios antes de Córdoba y Paraná.

Paraná y Diamante tendrán un hilo cada uno hasta el Rosario pasando por los pueblos entre si.

La utilidad de un telégrama como todos bien lo saben, depende de su pronta llegada á su destino, lo cual no puede efectuarse cuando tantas oficinas tienen que usar un solo hilo, por que mientras una se sirve de él, los empleados en todas las demas quedan con las manos cruzadas esperando su turno.

En la oficina de Buenos Aires hay recibidos mas de 300 despachos en el dia.

En el Rosario los dos hilos de Buenos Aires terminan transmitiéndose de alli otra vez los despachos que deben pasar mas adelante.

Por un hilo tienen comunicacion Belgrano, Zárate, Baradero, San Pedro y San Nicolás con el Rosario, considerando el trabajo que estas oficinas tienen entre si, Buenos Aires no tiene libre este hilo para poder transmitir mas de un despacho cada diez minutos, ó sean seis por hora en Buenos Aires.

El otro hilo pasa directo al Rosario y se pueden transmitir como veinte despachos entre largos y cortos por hora, contando las horas comerciales de las 9 a. m. á las 5 p. m..

Se despacharian por un hilo en 8 horas 48 despachos y por el otro 160, total 208, dejando como 100 despachos atrasados.

Este trabajo continuo no se puede conseguir, primeramente el público no trae sus despachos uno por uno á tiempo convenientemente dividido para el telégrafo, sino cuando á este le es conveniente, generalmente pasa algun tiempo en que no hay nada que trasmitir, y de golpe se presentan 30 ó 40 despachos á la vez causando una demora inevitable.

Fuera de esto, como en todas partes, los hilos se interrumpen por cruzarse por el viento ú otra razon haciendo inútil un hilo y perjudicando el otro por romperse los hilos ó los postes y otras muchas cosas semejantes que no permiten que se consiga el trabajo continuo. Viendo la imposibilidad de hacer el trabajo en las horas de costumbre arreglé un servicio pu-

ramente en Buenos Aires, Rosario, Córdoba y Paraná. Así se concluye de noche la trasmisión de los despachos que han quedado del día.

El telégrafo ya es una institución de que el público comprende bien la utilidad, por que por este medio donde existen los comerciantes arreglan todos sus negocios y es imposible calcular el beneficio que resulta y especialmente en un país tan grande como este y con los medios de transporte aun muy escasos.

El telégrafo es hoy día tan interesante para todos los habitantes de la República que cada uno debe interesarse en saber como utilizarlo del mejor modo y ayudar con toda su influencia en hacer presente al Congreso las medidas que se deben tomar.

En la sesión pasada el Dr. Rawson presentó un proyecto para la protección de los telégrafos y los ferro-carriles. Al principio tales obras deben haber leyes á propósito.

Aun tarde el Congreso dejó sin su aprobación el proyecto y hasta hoy no solamente los gauchos sino la jente educada, rompen los hilos, y niegan su responsabilidad por no haber ley al efecto. Todo es dejado á la consideración de las autoridades locales quienes estan en duda sobre el derecho de castigar al delincuente.

Como se vé por la rebaja de tarifa y otras concesiones, el Poder Ejecutivo demuestra buena voluntad para remediar todos los inconvenientes que pudieran suceder en los telégrafos, pero por la ley del presupuesto el Gobierno no tiene un medio para variar mejoras urgentemente necesarias para la mantención de los telégrafos.

La necesidad que tienen los Telégrafos Nacionales de algunas refacciones no es extraño; aun en el telégrafo del Gobierno Provincial que atravieza un terreno donde el transporte es mas facil y los materiales no se rompen como los que se transportan á distancias mayores, yo tuve que colocar diez y ocho *postes de*

*ferro nuevos y una infinidad de aisladores* entre Mercedes y Rosario, con reemplazo de otros rotos despues de su colocacion, pero antes de abrir el Telégrafo desde Buenos Aires hasta el Rosario.

Una palabra debo decir sobre los empleados: mi deseo ha sido formar un personal de los jóvenes del pais y si no lo he conseguido á mi completa satisfaccion, no ha sido por falta de ellos directamente, si no de la poca atencion que se presta de parte de los que les han dado su educacion, á la necesidad de tener buena letra y cifrar bien, es por estas razones que suceden muchos de los errores en las cópias de los telégramas y mi trabajo se aumenta por la mala contabilidad mensual que me pasan muchos de los Gefes de Oficinas.

Estas faltas son muy generales como los despachos escritos por los comerciantes y particulares que se demuestran frecuentemente, y es preciso pedirles una copia en limpio por ser ininteligible su escritura.

Espero, Señor Ministro, que mis observaciones sean suficiente esplicitas y que tengan buena acogida, asi, aunque mi trabajo queda pesado, tendré gran satisfaccion en sentir la simpatia y ayuda del pueblo Argentino en la mantencion de esta institucion nueva y tan importante para él.

Quedando del Señor Ministro atento y S. S.

*Cárlos Búrton.*

Inspector General de Telégrafos.

---

Inspeccion General de Telégrafos Nacionales.

Buenos Aires, Enero 17 de 1872.

*Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Tengo el honor de remitir á V. E. los nombres de los em-

pleados que V. E. me autorizó tomar desde el 1<sup>o</sup> del presente mes como personal extraordinario.

He hecho la economía de 20 pesos fuertes en Córdoba, obteniendo á D. Juan Casaubon por 60 pesos fuertes en vez de 80.

En Buenos Aires—Telegrafista 1<sup>a</sup> clase D. Leon

Schopiniski. . . . .	80 ps. fts.
Idem 3 <sup>a</sup> id. D. Enrique Pita. . . . .	50 » »
En el Rosario 1 <sup>a</sup> clase D. Antonio Vieyra. . . . .	80 » »
Idem 3 <sup>a</sup> id. D. Luis Lagorre. . . . .	50 » »
En el Paraná id. 2 <sup>a</sup> clase D. Federico Boillat. . . . .	60 » »
Idem 3 <sup>a</sup> id. D. Francisco Possi. . . . .	50 » »
En Córdoba 2 <sup>a</sup> id. D. Juan Casaubon. . . . .	60 » »
Idem 3 <sup>a</sup> id. D. Pedro Casaubon. . . . .	50 » »
En Goya 3 <sup>a</sup> id. D. Donato Legre. . . . .	50 » »
En Jesus Maria un guarda hilo D. José Alice. . . . .	60 » »
En Antonio Tomás id. id. D. Pedro Poli. . . . .	60 » »
En Belle Ville, mensajero D. Bailon Quinteros. . . . .	10 » »

Espero se sirva V. E. arreglar el pago de estos gastos para que sean pagos los sueldos al fin del mes.

Dios guarde á V. E.

*Cárlos Búrton.*

Buenos Aires, Junio 22 de 1871.

**Exmo. Señor :**

Nemecio Rojo, por la sociedad constructora del Telégrafo de Córdoba á Jujuy, ante V. E. respetuosamente espongo.

Que estando concluida y pronta para entregarse á V. E. la segunda seccion del Telégrafo, vengo á solicitar de V. E. se sirva ordenar que prévia la inspeccion corespondiente se sirva darse por recibido de ella y ordenar, que por la Junta de Crédito Público se inscriba y se me entregue veinte y cuatro mil

pesos fuertes que corresponde á la mitad de su valor, no recibido segun el contrato respectivo.

Por tanto, á V. E. suplico se sirva asi resolverlo. Es justicia, etc.

*N. Rojo.*

Buenos Aires, Junio 3 de 1871.

Pase á la Oficina de Ingenieros Nacionales, para que encargue al Ingeniero D. Jacinto Caprale del recibimiento de la segunda seccion del Telégrafo de Córdoba á Jujuy, é informe sobre el estado en que se le entregue dicha seccion.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Buenos Aires, Agosto 28 de 1871.

Exmo. Señor :

En cumplimiento de la órden anterior, el Sr. Caprale ha hecho la inspeccion de la segunda seccion del telégrafo del Norte, habiéndose recibido de ella con fecha 15 de Agosto, y adjunto original el informe relativo.

La longitud de esa seccion es de 100 millas menos 43 metros.

Estando ya casi acabada la tercera seccion, la ha inspeccionado tambien, creyendo que con eso talvez el Gobierno podria ahorrarse el mandar una persona á propósito dentro de muy poco, para recibirse de ella. Como verá V. E. por el citado informe era muy poco lo que le faltaba para su conclusion.

*Pompeyo Moneta.*

Córdoba, Agosto 21 de 1871.

*Al Sr. D. Pompeyo Moneta, Presidente de la Oficina de Ingenieros Nacionales, en Buenos Aires.*

En cumplimiento del encargo confiádome con nota 3 de Julio de 1871, de recibirme de una parte de la línea telegráfica de Córdoba á Jujuy, y de informar sobre el estado en que se me entregue, tengo el honor de poner en conocimiento de vd. lo que sigue :

La porcion de línea telegráfica que he inspeccionado y que vá desde San Pedro (provincia de Córdoba) hasta la ciudad de Santiago puede dividirse en dos secciones.

(A) La primera desde San Pedro hasta la orilla derecha del Rio Saladillo, y precisamente hasta el poste núm. 820 de la numeracion, que tiene su principio en las Aguilas.

(B) La segunda desde este poste á la Estacion telegráfica en la ciudad de Santiago.

*Primera seccion.*—La primera seccion mide una distancia de 99 millas inglesas y 1,566 metros repartidos como sigue :

Desde el poste núm. 93 en San Pedro hasta la Estacion en el Chañar . . . . .	26	millas	1326	metros
Desde el Chañar hasta Ojo de Agua . . . . .	27	»	650	»
Idem Ojo de Agua hasta las Aguilas . . . . .	12	»	1089	»
Idem las Aguilas hasta el poste núm. 820 á la orilla derecha del Saladillo . . . . .	33	»	110	»
Total . . . . .	99	ms. ing.	1566	metros

La seccion, que está completamente concluida y en la cual durante mi inspeccion se hicieron todas las composturas que se precisaban, comprende la estacion del Chañar en la cual hay un aparato Morse igual al de la Estacion Córdoba, una pila de 30 elementos, y un reloj á péndulo de compensacion. Los hilos de la linea están introducidos en la oficina y oportunamente ligados con el aparato, con la pila y con el suelo; el todo está pronto para funcionar.

Los postes de esta seccion que son veinticuatro por milla están numerados segun las instrucciones dadas á los empresarios, es decir que á cada milla está demarcada sobre el poste inmediato y sucesivo la distancia desde la estacion de arranque.

Esta numeracion se hizo de modo claro y visible. Ademas de esto tiene cada poste su número progresivo. Es verdad que este último está hecho de manera tan poco aparente, que no será de alguna utilidad en las indicaciones que tanto se precisan durante el servicio por la compostura de la linea.

Como el terreno entre San Pedro y el Saladillo generalmente es cubierto de poco monte, así los hilos se encuentran siempre á una distancia superior á tres metros de los árboles circunvecinos.

A cada tres postes hay un para-rayo de hilo galvanizado de la medida prescripta.

En general estos para-rayos son colocados convenientemente, hay algunos, sin embargo, en que la estremidad inferior del hilo, ó entra muy poco en el suelo ó no entra del todo, atribuyo esto á que no estando suficientemente enterrado el hilo al principio, y habiéndose mas tarde consolidado el suelo al rededor del poste, ha quedado descubierto.

He ordenado al encargado de la Empresa de repararlos y hacer los arreglos necesarios.

El material de postes, alambre, aisladores, terraplenes de que es construida esta seccion, es en todo igual al material

que compone la seccion precedentemente recibida de Córdoba á San Pedro. En esta tambien á lo menos hasta las Aguilas, los postes (de las Aguilas para adelante, son todos de quebracho colorado) á escepcion de pocos, que son de madera de algarrobo, lapacho y algunos de quebracho blanco. Todos están sólidamente plantados y tienen las dimensiones establecidas, dejan sin embargo, algo que desear en cuanto á la vista, teniendo por lo general las torciones propias á la clase de maderas arriba mencionadas.

El trazado de esta seccion en algunos puntos, especialmente cerca del Saladillo, si hubiera sido algo mas estudiado podria haber sido colocado mejor, encontrándose ángulos y desviaciones que no tiene cada vez su esplicacion en la condicion impuesta de que la línea sea siempre visible del camino carretero, condicion que en obsequio á la verdad diré, ha sido en rarísimos casos y siempre por muy breve espacio olvidada.

El estado general de la línea es muy satisfactorio, los hilos están tendidos segun los principios del arte, y han recibido sus pruebas en las noches pasadas en que la temperatura ha bajado mas de lo que suele hacerlo por acá. En toda la seccion no encontré mas que tres quebraduras y una de estas ciertamente debida á la maldad, habiendo yo mismo constatado en el hilo los golpes del cuchillo con que, de propósito, habia sido cortado.

Por cuanto anteriormente espuse habiendo sido á mi juicio, esta seccion construida conforme á los artículos del contrato, y habiéndome parecido que presenta todos los caracteres de una obra bieu hecha, me he recibido de ella segun la autorizacion recibida.

*Segunda seccion*—La segunda seccion que vá del poste 820 ó de la orilla derecha del Rio Saladillo hasta la estacion telegráfica en la Ciudad de Santiago mide una distancia de 94 millas inglesas y 533 metros. Es decir: Desde el poste 820 so-

bre el Rio Saladillo hasta la Villa de Loreto.....	58 mill. ing.	432 m.
Desde la Villa de Loreto hasta la estacion de Santiago.....	43 » »	101 »
Total.....	<u>91 mill. ing.</u>	<u>533 »</u>

La parte de linea telegráfica comprendida entre el Rio Saladillo y Loreto hasta el dia 12 del corriente, ni estaba todavia completamente concluida, faltando de acá y allá en diferentes partes algunos tiros que daban un total de ocho millas. Estas interrupciones eran debidas, segun el encargado de la Empresa, á falta de material, bien que á mi parecer mas que á falta de material debian atribuirse á una poca oportuna distribucion del mismo. Sea de cualquier modo, á la fecha, por los informes recibidos, sé que dichas ocho millas tambien estan concluidas.

La porcion de Loreto á Santiago estaba ya de algun tiempo concluida, ni se ha manifestado en ella algun género de perjuicio.

Toda esta segunda seccion Saladillo á Santiago es recomendable por sus postes inmejorables, siendo todos de quebracho colorado, perfectamente derechos y bien labrados; creo que la esperiencia demostrará la conveniencia que habria, pagando tambien algo mas, que todos los postes fueran de esta clase, ó que los de otra madera fueran convenientemente preparados.

Lo demas del material es como el de las secciones precedentes.

Averiguadas algunas medidas las encontré justas.

En la parte á donde el monte es mas espeso no siempre los árboles tienen la distancia prescrita de los hilos. No siendo acompañado por el Empresario no pude observarle nada al respecto. A mi parecer sin embargo, la distancia de tres metros por cada lado, es algo fuerte, porque es evidente que el balanceo del alambre nunca puede pasar el largo de la flecha,

de manera que el alambre no podrá haber contacto si el gancho del aislador se encuentra á una distancia de los objetos vecinos igual á la flecha de alambre mismo, la cual por estas distancias de 70 metros de poste á poste y con estas tensiones inferiores á 70 kilg. es de cerca de 1,50 y que dificilmente puede llegar á 2,00 metros en los dias de mas alta temperatura.

Ni en Loreto, ni en Santiago hay aparatos.

El Empresario me dijo que estaba aguardándolos dia en dia, pero aun no han llegado.

Como es una condicion esencial del contrato el establecimiento de la oficina en Santiago, asi no me he creído autorizado á recibirme de esta seccion, apesar que en compensacion de tal falta el Empresario tenga pronto como unas cuarenta millas mas en la direccion de Santiago á Tucuman las cuales millas de linea son perfectamente concluidas y numeradas, y son como las del Saladillo á Santiago recomendables por la clase de sus postes.

Para recibir ó no esta seccion Saladillo á Santiago, que viene á formar la tercera de la línea telegráfica del Norte de Córdoba y Jujuy aguardaré las órdenes ulteriores, repitiendo que los solos inconvenientes que me han impedido de recibirme de ella son: la falta de estacion en Santiago, y la insuficiencia de algunos desmontes, que no son de las medidas exactas prescriptas en el artículo 1<sup>o</sup> del contrato.

En todo lo demas el trabajo es muy diligente y se puede decir ser esta seccion, hasta ahora, la parte mas esmerada de la obra.

Segun cuanto vd. me ha prescripto, el estado en que se encuentra la primera seccion Córdoba á San Pedro, será el objeto de otro informe, ahora solo diré, que habiendo visto que se empezaron ya las reparaciones de esta seccion, me parece que si al concluir de estas no han llegado todavia los aparatos, se debia mandar para el momento á Santiago el que está en Tucuman y hacer funcionar á la mayor brevedad la nueva línea

de Córdoba á Santiago, satisfaciendo así los votos de estas poblaciones y rindiendo mas difíciles los perjuicios ocasionados por la maldad de los vecinos, como la esperiencia ha demostrado suceder en todas las líneas en servicio.

Con el mas grande respeto.

El Ingeniero encargado—

*Jacinto Caprale.*

Buenos Aires, Agosto 31 de 1871.

Vista al interesado.

VELEZ SANSFIELD.

Exmo. Señor :

Evacuando la vista que V. E. se sirve conferirme del informe producido por el ingeniero Nacional, encargado de recibir el telégrafo del Norte hasta la ciudad de Santiago, debo decir :

Que la segunda seccion comprendida entre la Villa de San Pedro y el Saladillo, ha sido recibida á satisfaccion del Ingeniero, quien hace, sin embargo, las siguientes pequeñas observaciones.

1<sup>ª</sup> Que la numeracion progresiva de los postes, no se vé muy bien á la distancia, aunque la numeracion por millas, se ha hecho de un modo claro y visible.

Sobre este punto solo debo recordar á V. E. que los Empresarios no se obligaron en el contrato á hacer ninguna clase de numeracion.—La que existe, hecha espontáneamente por ellos está de milla en milla, en una chapa de metal con toda solidez, lo que es bastante, aunque la sucesiva de los postes solo sea con tinta fuerte.

2<sup>o</sup> Que en algunos postes de los que llevan pararrayos, el hilo entra en el suelo muy poco, ó no entra del todo, lo que puede provenir de que no habiéndose enterrado bien el hilo al principio, consolidado el terreno, aquel queda descubierto.

Esta es una minuciosidad exajerada del ingeniero, muy laudable sin duda pero sin importancia, pues que la electricidad neutralizada por el pararrayo, no se ha de convertir en elemento destructivo para los postes, porque el hilo galvanizado no esté muy enterrado ó falte una pulgada para llegar al suelo. Sin embargo, prometo á V. E. que esto se arreglará inmediatamente á satisfaccion del Ingeniero, y

3<sup>o</sup> Que la línea tiene ángulos un poco pronunciados algunas veces.

Este cargo es injusto. Segun el contrato y repetidas instrucciones del Departamento de ingenieros, la línea tiene que seguir casi la direccion del camino, de modo que donde este no es recto ó tiene que hacer largas vueltas, aquella tiene que hacer ángulos. Los constructores, sin embargo, han tratado y tratarán siempre de conciliar las vueltas del camino público con la mas recta direccion de la línea.

Esto es cuanto observa el Ingeniero de la segunda seccion, haciendo justicia en lo demás á la construccion, cuando dice que el estado general de la línea es muy satisfactorio: los hilos están tendidos segun las prescripciones del arte, etc.

*Tercera Seccion*—El ingeniero observa:

1<sup>o</sup> Que en la parte en que el monte es mas espeso, no siempre los árboles tienen la distancia prescrita de los hilos.

Aun cuando la distancia convenida en el contrato no es una necesidad, como el mismo ingeniero lo reconoce, prometo á V. E. que los constructores cortarán esos árboles, inmediatamente que les avise por el próximo correo, pues su mayor deseo es que la obra salga á satisfaccion del Gobierno.

2<sup>o</sup> Que ni en Loreto ni en Santiago habia aparatos.

Cuando solicité de V. E. que mandára reconocer estas sec-

ciones, hice presente que los aparatos para Santiago y Loreto no habian llegado, por lo que V. E. me autorizó verbalmente para sacar mientras llegaban, la bateria de Tucuman y ponerla en Santiago.

Habiendo llegado de Inglaterra hace veinticinco dias, las baterias que faltaban, no fué necesario hacer uso de esa autorizacion y á la fecha las estaciones de Loreto y Santiago tienen los aparatos que les faltaban.

Nada debo decir de los pequeños trechos en que el alambre no estaba tirado en el dia 12, pues que á renglon seguido dice como es verdad, que cuando espide el informe ya todo estaba hecho.

A la fecha la línea telegráfica de San Pedro hasta Santiago está completamente lista para funcionar y me permito respetuosamente hacer presente á V. E. que la única manera de evitar en lo posible los daños que ocasiona la mala policia de aquellas provincias, seria ponerla inmediatamente al servicio público.

A mérito de lo espuesto, y á que las pequeñas observaciones que se hacen, unas están ya subsanadas y las otras se subsanarán inmediatamente y en atencion á que hay mas de cuarenta millas concluidas de Santiago á Tucuman.

A V. E. suplico se sirva proveer lo que pedí el dia 28 del corriente mes.

Es justicia etc.

Agosto 31 de 1871.

*N. Rojo.*

Departamento del Interior,

Buenos Aires, Setiembre 1<sup>o</sup> de 1871.

Visto el informe del Ingeniero de la Oficina Nacional, y la conformidad espresada por el apoderado de los contratistas del telégrafo de Córdoba á Jujuy, de hacer las reparaciones y

modificaciones notadas en ese informe; el Gobierno declara recibidas la segunda y tercera seccion de dicho telégrafo.

Comuníquese esta resolucion á quienes corresponda, publíquese y archívese.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Buenos Aires, Enero 5 de 1872.

Exmo. Señor:

Nemesio Rojo por la empresa constructora de Telégrafo de Córdoba á Jujuy, ante V. E. respetuosamente espongo:

Que el dia 25 del mes próximo vence el término del contrato dentro del cual el Telégrafo debia concluirse hasta Jujuy.

Los empresarios, por motivos ajenos á su voluntad no van á poder terminarlo en el corto tiempo que falta, por lo que á su nombre vengo ante V. E. á pedir cuatro meses de prórroga.

La causa por que la obra no puede terminarse en el plazo estipulado, es porque los últimos materiales que se pidieron á Europa han venido con cuatro meses de retardo, que nuestro agente esplica por la aglomeracion de pedidos que ha habido en el año pasado en las fábricas de Inglaterra y Alemania, á lo que se agrega que las fábricas de esta última Nacion han estado paralizadas durante la guerra.

Pero, hoy los materiales que faltaban están para desembarcarse, los postes están contratados en toda la línea de Tucuman á Jujuy y en gran parte sobre el camino en que los contratistas trabajan actualmente con toda actividad, de manera que cuentan poder concluir necesariamente en el término de

la prórroga que solicitan, incluyendo el ramal de Salavina y Atamisque.

Por tanto.

A V. E. suplico se sirva proveer como lo solicito, pues es justicia, etc.

*N. Rojo.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 15 de 1872.

Encontrando el Gobierno fundadas las razones en que se apoyan los contratistas del telégrafo á Jujuy ; concédese la próroga de cuatro meses que solicitan para la conclusion de esa obra.

Comníquese y publíquese.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Junio 15 de 1871.

*Al Exmo. Señor Gobernador de la Provincia de Tucuman.*

Habiendo el Gobierno contratado el telégrafo que debe unir los pueblos de Tucuman Catamarca y la Rioja, y habiendo varios caminos segun está informado, que salen de Tucuman hasta Monteros, se servirá V. E. designar al Señor D. Adolfo E. Carranza el camino que debe llevar la línea telegráfica desde

Tucuman hasta Monteros, que desde allí á Catamarca será la línea del camino real.

Dios guarde á V. E.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Gobierno de Tucuman.

Tucuman, Agosto 7 de 1871.

*A S. E. el señor Ministro del Interior. Dr. D. Dalmacio Velez Sansfield.*

He tenido el honor de recibir hace pocos dias, de poder del ciudadano D. Adolfo Carranza, la nota de V. E. de 15 de Junio último, en la que previene á este Gobierno designe á aquel el camino, que debe llevar la línea telegráfica desde esta ciudad á Monteros.

En respuesta participo á V. E. que con esta fecha he dirigido al señor Carranza la comunicacion adjunta en cópia por la cual se instruirá V. E. de los términos en que ha sido cumplida aquella disposicion.

Dios guarde á V. E.

ULADISLAO FRIAS.

EUSEBIO RODRIGUEZ.

Setiembre 3 de 1871.

Publiquese y archívese,

VELEZ SANSFIELD.

Gobierno—Tucuman, Agosto 7 de 1871—Al ciudadano, D. Adolfo Carranza—Presente—En virtud de lo que S. E. el Sr. Ministro del Interior dice á este Gobierno en nota 15 de Junio último, que ha entregado V. y despues de haber tomado los datos necesarios del señor agrimensor D. Teodoro Carmona, se le previene que el camino, que debe llevar la línea telegráfica de esta ciudad á Monteros es el que vá por el lugar de Malvinas y se dirige á la capilla del convento de Santo Domingo, en el lugar de Sules, pasando por la villa de él, llamada San Isidro, y tomando de este punto despues de pasar el monte grande, el camino que vá á la Posta de Tamailla á fin de que la línea pase por la villa de este nombre, que aunque así se desvia un poco de la recta, lo requiere el progreso en que marcha esa poblacion, cuando el mayor gasto ha de ser insignificante por ser muy pequeña la distancia entre uno y otro camino. Desde Tamailla la línea seguirá el camino que recorran las mensajerías. Es satisfactorio á este Gobierno aprovechar esta ocasion para ofrecer á Vd. la seguridad de su aprecio.—Dios guarde á V.—UDALISLAO FRIAS.—EUSEBIO RODRIGUEZ.—Es cópia—*Desiderio Valdés*.—O. M.

---

Gobierno de Tucuman.

Tucuman, Agosto 21 de 1871.

*A S. E. el Señor Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Habiendo el contratista del Telégrafo de Córdoba á Jujuy, hecho presente, que segun su contrato el Exmo. Gobierno Nacional debia proporcionarle el edificio para la estacion del Telégrafo en esta ciudad, pedí á la Municipalidad que le facilitara

el local necesario para ese objeto, y por nota de 17 del corriente me ha participado que así lo hará; lo que he comunicado con esta fecha á dicho contratista, y lo que tengo la honra de llevar al conocimiento de V. E. á los efectos consiguientes; reiterándole con este motivo las protestas de mi respeto y consideracion.

Dios guarde á V. E.

ULADISLAO FRIAS.

Por autorizacion de S. E.

*Desiderio Valdés.*

O. M.

Buenos Aires, Setiembre 5 de 1871.

Acútese recibo y publíquese.

VELEZ SANSFIELD.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Junio 15 de 1871.

*A S. E. el señor Gobernador de la Provincia de Catamarca.*

Habiendo el Gobierno contratado la línea telegráfica que debe unir los pueblos de Tucuman, Catamarca y la Rioja; V. E. se servirá ponerse de acuerdo con el empresario de esa línea D. Adolfo E. Carranza, sobre la direccion que debe llevar el telégrafo hasta el puente de Andalgalá; es decir, si irá de Catamarca al fuerte, ó de Chilecito á Belen por Tinogasta y llegando al fuerte.

Dios guarde á V. E.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Gobierno de la Provincia de—

Catamarca, Julio 7 de 1871.

*Al Exmo. señor Ministro Secretario de Estado en el Departamento del Interior de la República Argentina.*

Tengo el honor de acusarle recibo de su nota fecha 15 del pasado Julio, por la que se sirve encargarme que, habiendo contratado con D. Adolfo E. Carranza la Linea Telégrafica que debe unir los pueblos de Tucuman, Catamarca y la Rioja, me ponga de acuerdo con dicho empresario sobre la direccion que debe llevar el telégrafo hasta el puente de Andalgalá.

Para llenar mas acertadamente esta indicacion de V. E. he reunido en consejo general á la parte mas notable é inteligente de esta ciudad y con su parecer unánime, incluso el del mismo empresario, se ha decidido que la enunciada direccion se lleve de Catamarca á Andalgalá pasando por la Rioja, Chilecito, Tinogasta y Belen, en atencion á que de este modo queda mejor consultada la conveniencia pública.

Al dejar asi contestada su apreciable nota y reservándome el hacer mas tarde á V. E. un pedido sobre colocacion de Oficinas Telegráficas en dos puntos mas convenientes que los que señala el contrato, me honro en reiterar al señor Ministro del interior mis respetuosas consideraciones de aprecio.

FRANCISCO R. GALINDEZ.

VICENTE BASCOY.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 20 de 1871.

Visto lo espuesto por el Exmo señor Gobernador de la Provincia de Catamarca, apruébanse las modificaciones introducidas

que debe llevar la Línea Telegráfica de esa ciudad á Andalgalá. A sus efectos comuníquese á quienes corresponda, pase á la Escribanía General de Gobierno y publíquese.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SARFIELD.

---

Buenos Aires, Julio 20 de 1871.

*A S. E. el Sr. Gobernador de la Provincia de Catamarca.*

He tenido el honor de recibir su comunicacion fecha 7 del presente, en la que V. E. me avisa que de acuerdo con las personas mas notables de esa Provincia y de conformidad con el contratista del telégrafo de Catamarca, Tucuman y la Rioja, D. Adolfo E. Carranza, han decidido que la línea de esa ciudad á Andalgalá pase por la Rioja, Chilecito, Tinogasta y Belen, consultando la conveniencia pública.

En su contestacion debo decirle que este Gobierno ha aprobado la modificacion introducida por el de V. E., lo que se servirá V. E. comunicar al contratista de esa línea para que en su construccion siga la nueva direccion acordada.

Con este motivo tengo el honor de reiterar á V. E. las seguridades de mi consideracion y aprecio.

DALMACIO VELEZ SARFIELD.

---

Consulado General de Bolivia .

Buenos Aires, Octubre 3 de 1871.

*Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Habiendo comunicado al Exmo. Gobierno de Bolivia la buena disposicion del Gobierno Argentino á continuar la línea tele-

gráfica, hasta comunicar con esa República, y manifestándole poder contratar la línea hasta la ciudad de la Paz, en continuación y combinación con la de la República Argentina, me ha contestado que acepta la idea y que haga la propuesta. En tal virtud, me dirijo á V. E. poniendo en su conocimiento, para que, si lo encuentra conveniente, se acuerden los medios de llevar adelante esta empresa, tan benéfica para ambos países.

Aprovecho la ocasion para saludar á V. E., á quien Dios guarde muchos años.

*Adolfo E. Carranza.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 4 de 1871.

Contéstese lo acordado.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Octubre 4 de 1871.

*Al Sr. Cónsul de Bolivia, D. Adolfo E. Carranza.*

Se ha recibido en este Ministerio la nota de V. S. fecha 3 del corriente, participando que ha sido autorizado por el Gobierno de Bolivia, para ponerse de acuerdo con el Argentino, á fin de concertar los medios mas eficaces de llevar á cabo la continua-

cion de la línea telegráfica hasta unirse con la que bajará de la ciudad de la Paz.

Altamente complacido el Sr. Presidente de la buena disposicion manifestada por el Gobierno Boliviano, me ha encargado contestar á V. S. que se halla pronto á entrar en algunos arreglos que V. S. quiera proponer con este objeto, esperando en consecuencia que los inicie.

Saludo con este motivo atentamente á V. S.

DALMACIO VELEZ SARFIELD.

---

Buenos Aires, Febrero 20 de 1872.

*Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Lamas y Ca. ante V. E. en la forma que mejor procedan tienen el honor de esponer respetuosamente :

Que habiendo obtenido del Superior Gobierno de la República Oriental del Uruguay, con fecha 18 de Enero ppdo. la autorizacion, concesion y privilegios inherentes, para establecer entre otras, una línea telegráfica desde la ciudad de Montevideo á la costa del Uruguay, con derecho de cruzar este rio, por medio de un cable subfluvial, y establecer comunicaciones telegráficas entre ambas riberas, y siendo indispensable la autorizacion y conformidad del Gobierno Argentino, vienen á solicitarla por medio de la presente, así como para establecer una oficina telegráfica para el servicio de aquella línea en la ciudad de la Concepcion del Uruguay.

Prontos á tomar en la debida consideracion las indicaciones que V. E. se sirva hacerles, respecto al mejor medio y forma de llevar á cabo esta empresa de utilidad pública, tan de

acuerdo con el espíritu progresista del actual y dignísimo Gobierno de la Nación, los abajo firmados esperan que V. E. les concederá lo que acaban de solicitar por ser de justicia etc.

*Lamas y Ca.*

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Febrero 22 de 1872.

Informe la Oficina de Ingenieros.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Exmo. Señor :

Al examinar la solicitud de los señores Lamas y Ca. noto que no se pide en ella la union de los telégrafos que tienen concedidos en el Estado Oriental con los Argentinos sino que estos telégrafos orientales se extiendan hasta la Concepcion del Uruguay por medio de un cable á través del rio, teniendo entonces su oficina propia en la ciudad de la Concepcion.

Concediendo esta quedaria todavia la interrupcion causada por la distancia de las dos oficinas, la de los solicitantes y la del Gobierno.

Creo que no conviene hacer una concesion semejante ; pero si conviene al pais y al Gobierno permitir el que se establezca la union de los telégrafos, que los solicitantes tienen concedidos en la República Oriental con los telégrafos del Gobierno Argentino por medio del cable sub-fluvial y del sucesivo trecho de telégrafo entre la costa del rio y la oficina del telégrafo Nacional de la ciudad de la Concepcion.

Concediendolo que los Sres. Lamas y Ca. piden, no se necesita entrar previamente en los arreglos para la trasmision

recíproca de los telégramas entre la República Argentina y la del Uruguay, porque no existiría la union entre ellos, y el servicio público seria imperfecto ; pero adoptando en general el principio de la Union de los telégrafos como yo lo propongo y que considero que es lo único que satisface á las exigencias de los dos países, hay que establecer primero ó simultáneamente una convencion sobre las tarifas, que deben cobrarse y del modo en que deben dividirse los productos de las mismas.

Buenos Aires, Febrero 23 de 1872.

*Pompeyo Moneta.*

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Febrero 24 de 1872.

Pase en vista el informe del Gefe de la Oficina de Ingenieros á los señores Lamas y Ca.

**VELEZ SANSFIELD.**

Exmo. Señor :

En vista del Informe del Sr. Gefe de la Oficina de Ingenieros, tenemos la satisfaccion de comunicar á V. E. que estamos en todo conforme con su parecer.

En consecuencia, rogamos á V. E. que se sirva decretar la autorizacion, que dejamos pedida, para cruzar el Rio Uruguay y en la parte que mejor convenga, por medio de un cable telegráfico, y para llevar desde la ribera una línea aérea hasta la oficina del telégrafo de la Concepcion del Uruguay.

Amoldando así nuestra solicitud al parecer del señor Gefe de la Oficina de Ingenieros, nos adherimos al principio de la

union de los telégrafos y admitimos la cláusula que establezca la reciprocidad de tarifas y la divisibilidad de su producto en partes iguales, entre los telégrafos Nacionales y la línea que vamos á construir.

Entendemos que V. E. admitirá que en la oficina de la Concepcion del Uruguay haya uno ó dos telegrafistas pertenecientes á nuestra línea, y que el servicio telegráfico entre la Concepcion del Uruguay y el Estado Oriental, será hecho por cuenta exclusiva de nuestra empresa.

Creemos haber interpretado cabalmente el pensamiento del Sr. Gefe de la Oficina de Ingenieros; pero si así no hubiese sucedido, tomaremos nuevamente en debida y respetuosa consideracion las indicaciones de V. E.

Buenos Aires, Febrero 28 de 1872.

*Lamas y Ca.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 29 de 1872.

Se concede la licencia que solicitan los señores Lamas y Ca. en los términos que lo propone la Oficina de Ingenieros Nacionales, en conformidad con el pedimento de dicha compañía, de fecha 28 del presente.

Comuníquese y publíquese.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.



ANEXO D

—

C A M I N O S



Gobierno de la Provincia de Catamarca.

Julio 27 de 1871.

*Al Exmo. Sr. Ministro Secretario de Estado en el Departamento del Interior.*

Tengo el honor de comunicar á V. E. que con esta fecha he visado una letra por el valor de *tres mil doscientos ochenta y un pesos veinte y tres centavos fuertes* (ps. fts. 3281. 23) que el señor D. Antonio Segundo Sanchez ha girado á favor de D. Miguel Barrionuevo y á cargo del Ministerio de V. E. en pago del saldo á su favor que resulta por la apertura del camino público desde esta ciudad hasta la «Casa de Piedra» (vía de Córdoba) el cual está concluido y recibido de conformidad al contrato celebrado con este Gobierno y aprobado por V. E.

Debo advertir á V. E. que sobre la cantidad de doscientos veinte pesos por legua se aumenta treinta pesos mas por la delineacion de las tres últimas que han construido desde el «Valde de la Punta,» hasta la «Casa de Piedra,» tambien conforme al contrato.

Acompaño ademas á V. E. en cópias autorizadas, los informes de las comisiones, que han inspeccionado y recibido el mencionado camino.

Con este motivo tengo el honor de saludar á V. E. con las consideraciones de mi mayor aprecio y respeto.

Dios guarde á V. E.

FRANCISCO R. GALINDEZ.  
VICENTE VASCOY—MARCOS D. FIGUEROA.

El Juez Partidario de Capallan en Concepcion.

Concepcion. Noviembre 18 de 1871.

*A S. S. el señor Ministro de Gobierno de la Provincia, D. Dermidio Ocampo.*

La Comision que suscribe, compuesta del Juez Partidario y de los ciudadanos D. Juan Buenaventura Salas y D. Bernardino Aumada, nombrada para hacer el reconocimiento y recepcion del camino trabajado por el Empresario D. Antonio 2<sup>o</sup> Sanchez, desde «Villa Prima» hasta la «Casa de Piedra,» en virtud de su cometido, ha hecho el reconocimiento escrupulosamente en todo el trayecto indicado, en cuyo exámen y ajustándose al contrato ha notado los defectos y faltas siguientes—1.º Que partiendo del centro de la poblacion de «Villa Prima» de donde marca siete leguas y en toda la media legua siguiente, que corre hasta la orilla de dicha poblacion, no está de recibo el camino, porque se encuentran troncos, piedras sueltas, y en la mayor parte de la media legua no tiene el ancho correspondiente, bajando en partes hasta siete varas de ancho solamente—2.º Que del puesto de las «Animas» mas abajo al pasar del poste que marca diez leguas, se encuentra un bordo alto que no tiene el desnivel correspondiente, que para bajar de acá para allá correrán riesgos los carruages cargados.—3.º Que en las veinte leguas y media adelante se encuentran tres bordos mas y que especialmente uno, que es el último, es bien alto y que ofrece trabajo al venir de allá para los carruages, y para bajar de acá, peligro inminente.—Y 4.º Que desde las veinte y una leguas para adelante, al llegar á los puestos de «D. Diego,» se vé que en algunas partes hasta las veintidos leguas, no tiene el ancho que el contrato prescribe; pues que tiene partes que baja hasta diez varas solamente el ancho y que en toda esta legua tienen varias torturas, vueltas y esquinas, que bien se conoce, que en

esa parte no han llevado línea ninguna, pues la Comision no ha encontrado obstáculos para la rectificacion que se le debió dar; encontrando tambien allí algunos troncos, especialmente uno con gajos y alto en el medio del camino como igualmente un corral de palos en el medio del camino que no se ha quitado y que sin perjuicio debió quitarse, mudándolo á un costado sin mas gastos que doce reales ó dos pesos, que sería lo mas que que gastaria el propietario.

Quitados estos estorbos y puestos ó hechos los reparos que se enumeran, quedará el camino corriente para toda clase de carruaje, y espedito para recibirlo de conformidad al contrato celebrado en todo el trayecto de veinte y dos y media leguas que se hallan desde el centro de «Villa Prima» hasta la «Casa de Piedra» que ha reconocido esta Comision. Todo lo que en cumplimiento de su cometido pone en conocimiento de S. S., para que se sirva elevarlo al de S. E. el señor Gobernador á los efectos consiguientes—Dios guarde á S. S.—*Luis R. Medina—Juan Buenaventura Salas—Bernardino Aumada.*—Catamarca, Noviembre 20 de 1870—Dése conocimiento de este informe al empresario contratista D. Antonio 2.º Sanchez, para que con arreglo á las observaciones que se espresan, proceda á hacer las reparaciones necesarias en el camino hasta dejar llenadas las estipulaciones del contrato: hágase saber esta resolucion á la Comision, encargándola siempre de la recepcion del camino en la misma forma antes comunicada y archívese—*GOMEZ—Dermio Ocompo*—Hoy siete de Diciembre de mil ochocientos setenta hice saber al señor Sanchez el decreto que precede, doy fé—*Abraham Palacios*—Escribano de Gobierno—*Sanchez*—Exmo. señor Gobernador—*José Antonio 2.º Sanchez*—contratista de la apertura del camino desde esta ciudad á la «Casa de Piedra» (vía de Córdoba) ante V. E. como mejor proceda me presento y espongo: que notificado del decreto de fecha 20 de Noviembre ppdo. recaido en el informe dado por la Comision encargada del reconocimiento y recepcion del camino que he

construido en la espresada vía, he procedido inmediatamente á practicar las reparaciones indicadas en el mencionado informe y vengo en su consecuencia á pedir á V. E. libre la correspondiente orden y comision para que sea reconocido y recibido el camino en la parte que ha sido últimamente reparado: Por tanto á V. E. suplico que habiéndome por presentado provea como lo dejo solicitado contando en que por ello se abreviarán los términos para que la comision se espida en este asunto. Es justicia que pido etc.—*José Antonio 2.º Sanchez*—Catamarca, Diciembre 27 de 1870 —Como lo pide; librese la orden correspondiente á la comision encargada del reconocimiento y recepcion del camino á que se refiere, fijándole el término de veinte dias para que se espida en su cometido; hágase saber al interesado y archívese. *GOMEZ—C. Barros*—Oficial Mayor—Lo decretó y firmó S. E. el señor Gobernador y refrendó el Oficial Mayor del Ministerio.—Doy fé—*Abraham Palacios*—Escribano de Gobierno.—En el mismo dia hice saber al señor Sanchez el decreto que antecede, conste—*Palacios*.—Escribano de Gobierno.—*Sanchez*.—Está conforme—*Onofre J. Rodriguez*.—Oficial 1.º

Concepcion, Abril 9 de 1871.—A. S. S. el señor Ministro General de Gobierno, D. Dermidio Ocampo.—La Comision que suscribe pone en su conocimiento que el dia de ayer ha regresado del viaje que por segunda vez ha hecho á examinar el camino carril trabajado por el Empresario D. Antonio 2.º Sanchez, desde «Villa Prima» á la «Casa de Piedra» (via de Córdoba) que componen el trayecto de veintidos leguas y media, en el cual está terminado el trabajo en la parte indicada y completamente allanado, todo de conformidad con la base del contrato estipulado con ese Ministerio, y que en cópia fiel se le pasó á esta Comision en el mes de Octubre último, al efecto del examen y recibo de dicho camino.—Igualmente aviso á S. S. que en este segundo viaje se han gastado de fondos policiales veinte y seis reales en pago de una ordenanza, una buena cabalgadura y mantencion en tres dias que ha practicado esta operacion.

Así mismo se hace saber á S. S. que hallándose ausente el miembro de esta Comision D. Buenaventura Salas, y no encontrando por de pronto un ciudadano idóneo para integrarla ha procedido en mayoría al exámen y recibo conforme á la orden y autorizacion que se trasmitió de ese Ministerio con fecha 30 de Marzo ppdo. Habiendo pues esta Comision terminado su cometido, réstale esperar que S. S. se digne asignarle el honorario que de justicia le corresponda, esperando tambien que todo lo espuesto se sirva elevarlo al superior conocimiento de S. E. el señor Gobernador á los efectos consiguientes.

Con tal motivo le cabe á esta Comision la honra de reiterar á S. S. y al Gobierno sus mayores atenciones, aprecio y respeto. —Dios guarde á S. S.—*Luis R. Medina*—*Bernardo Aumada*—Está conforme—*Onofre J. Rodriguez*, oficial 1.º

Miraflores, Julio 20 de 1871.—Al señor Ministro Secretario de Gobierno, D. Vicente Bascoy.—En mérito de la Comision conferida á mí por nota del 8 de Julio último en el presente año, de ese Ministerio General de Gobierno, al objeto de hacer el reconocimiento y recepcion del camino carril que D. Antonio 2º Sanchez entregará desde «Villa Prima» hasta la capital de esta Provincia; y cumpliendo con mi cometido debo informar debidamente al señor Ministro de Gobierno, que asociándome con los señores ciudadanos D. Cristófilo Barros y D. Doroteo Barros, en quienes encontraba indoneidad y suficiencia, he recorrido el camino carril desde «Villa Prima,» teniendo como punto de partida la plazoleta de dicho lugar, hasta la entrada al pueblo de nuestra capital, y encuentro á mi juicio y al de mis asociados—1.º Que está trabajado y dispuesto el camino conforme á las bases estipuladas en el contrato celebrado el 12 de Mayo de mil ochocientos sesenta y nueve, entre el Gobierno de la Provincia y D. Antonio 2.º Sanchez—2.º Que desde el punto de la Plazoleta de «Villa Prima» hasta la entrada en la calle al pueblo arroja siete leguas nacionales, segun lo demuestra y demarca la pos-

tería numerada y colocada á la mano izquierda saliendo de la capital—3.º Que está y queda en actual servicio del público, como es notorio; sin embargo que se abriga el temor que las crecientes llegarán á inutilizarlo tan luego que las haya, en razon de la poca firmeza del terreno á consecuencia del desnivel que presenta esa costa de lomaje en su topografía—Dejando asi lleno mi cometido me permito manifestar á V. E. que esta operacion ha sido practicada con la mejor voluntad y con la remuneracion ínfima de cinco pesos á cada miembro de la comision que suscribe—La que tiene el honor de reiterar á V. E. las consideraciones de alto aprecio y estima—Dios guarde á V. E.—*Isidro Centeno*, Comisionado—*Doroteo Barros*, ciudadano asociado—*Cristófilo Barros*, ciudadano asociado—Ministerio de Gobierno, Catamarca, Julio 21 de 1871—Contéstese dándo las gracias á la Comision por sus trabajos, espídase libramiento de pago por los honorarios que les corresponden, publíquese y archívese—R. de S. E.—**BASCOY**—Está conforme.  
*Onofre J. Rodriguez*, Oficial 1.º

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 31 de 1871.

Visto lo espuesto por el Exmo. Gobierno de la Provincia de Catamarca, y por los comisionados para inspeccionar el camino que corre de la capital de aquella Provincia hasta la «Casa de Piedra,» (vía de Córdoba) construido por el contratista D. Antonio 2.º Sanchez; el Gobierno declara recibido dicho camino.

Pase este expediente á la Contaduria, para que liquide la cantidad que se debe al contratista como última cuota, comuníquese á quienes corresponda, publíquese y dése al R. N.

**SARMIENTO.**

**DALMACIO VELEZ SANSFIELD.**

*Exmo. Señor Gobernador de la Provincia.*

Paulino Orihuela, ciudadano argentino y vecino de esta Provincia, ante V. E. con el debido respeto me presento y espongo: que he conocido prácticamente las sérias dificultades que obstan para cumplir debidamente el contrato que con V. E. tengo celebrado para la construccion de *ocho represas* sobre el camino público que conduce de esta á la Provincia de San Juan, por las razones que me permito esponer al ilustrado y recto criterio de V. E.

Trabajos como los que voy á emprender, en puntos absolutamente despoblados y desprovistos de todo recurso para proveerse de lo necesario á fin de llevarlos á cabo; son casi impracticables dentro del término limitado á que me he comprometido por el mencionado contrato, y estoy seguro, Exmo señor, que no habrá persona en la Provincia que sea capaz de acometer esta empresa, despues de tener conocimientos prácticos de los puntos en que se han de establecer estos trabajos. Lo despoblado del largo trayecto que tengo que recorrer, la suma escasez de brazos para la ejecucion de esta obra, los sérios inconvenientes que se ofrecen continuamente para la provicion de los alimentos necesarios, y que me es indispensable conducirlos de largas distancias con enormísimos gastos, me han decidido elevar á V. E. este memorial, como representante del Exmo. Gobierno de la Nacion, en este Contrato, para que en fuerza de lo que dejo manifestado se sirva en justicia acordarme el término de seis meses mas del plazo estipulado en aquel, para la completa realizacion de estos trabajos. Me permito prevenir á V. E. que la próroga que solicito, es el menos tiempo en que puedo cumplir satisfactoriamente el compromiso solemne que tengo contraido con V. E., pues estoy dispuesto á no omitir sacrificio, por penoso que sea, para llenar cumplidamente las estipulaciones en él contenidas—Es justicia Exmo. señor.

*Paulino Orihuela.*

Rioja, Abril 19 de 1871.

Pase á la consideracion del Exmo. Gobierno de la Nacion con la nota acordada.

Buenos Aires, Mayo 16 de 1871.

A la Contaduría.

*Luis V. Varela.*

Exmo. Señor:

El Gobierno de la Provincia de la Rioja, adjunta una solicitud del contratista para la coustruccion de ocho represas en el camino de la Rioja á San Juan; en ella se pide una próroga de seis meses sobre el término estipulado para la construcción de esas represas; el Gobierno de la Rioja considera justo lo que pide el contratista, y la Contaduría en vista de lo que espone el solicitante tambien cree justa la próroga, pero opina que antes que V. E. resuelva, es conveniente que pase este espediente á la Oficina de Ingenieros para que informe al respecto.

Buenos Aires, Julio 24 de 1871.

*Francisco Vivas.*

Buenos Aires, Julio 27 de 1871.

Pase á la Oficina de Ingenieros.

*Luis V. Varela.*

Sr. Sub-Secretario:

El suscrito cree que las razones espuestas por el contratista señor Orihuela, son bastante poderosas para que el Gobierno

acuerde la próroga de seis meses para el cumplimiento de su contrato, conociendo por práctica cuan grandes son los entorpecimientos en la realizacion de cualquiera obra en países casi despoblados y desprovistos de recursos.

Buenos Aires, Agosto 5 de 1871.

*Pompeyo Moneta.*

Buenos Aires, Agosto 11 de 1871.

Visto lo espuesto por el Exmo. Cobierno de la Provincia de la Rioja, y de conformidad con lo que opinan la Contaduria y la Oficina de Ingenieros Nacionales, el Gobierno concede al contratista D. Paulino Orihuela, la próroga que solicita de seis meses sobre el término estipulado para la construccion de las ocho represas, que debe hacer sobre el camino carril que parte de la ciudad de la Rioja con direccion á San Juan. Comuníquese esta resolucion á quienes corresponda, publíquese y dése al R. N.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SARFIELD.

---

Buenos Aires, Setiembre 18 de 1871.

*Exmo. Señor Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Señor Ministro:

El que suscribe, Empresario de Mensagerías Iniciadoras en el Interior de la República, tiene el honor de hacer presente á V. E. la premiosa necesidad de atender á la reparacion y com-

postura del camino principal para las Provincias del Oeste, entre Villa María y San Juan, el cual se encuentra en deplorables condiciones para el tránsito y espuestos á toda clase de atrasos y accidentes los vehículos y pasajeros que transitan por esa importante vía.

Persuadido el que suscribe, de que la idea predominante en los Consejos del Gobierno es mejorar y conservar las vías principales y mas frecuentadas, no vacilo en presentar á V. E. una nota de las reparaciones urgentes que demanda esa vía, y que ascienden á la suma de *doce mil pesos fuertes*; cuya suma podría hacerse cargo la Empresa de recibirla en bonos de puentes y caminos para contratar y vigilar, esos trabajos con cargo de dar cuenta al Superior Gobierno en oportunidad, si V. E. lo estima conveniente.

Para el efecto es grato al que suscribe ofrecer á V. E. sus servicios y los de sus agentes en aquellas Provincias, sin ningun interés ni otro móvil que el deseo natural por parte de esta empresa de poder contar con buénos caminos, para regularizar su servicio y conservar su material rodante, que de otro modo se destruye y arruina.

Dios guarde á V. E.

*P. L. Ramayo.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 3 de 1871.

Se acepta esta propuesta; ordénese el pago á favor del Sr. Ramayo de doce mil cien pesos fuertes en acciones de puentes y caminos con la obligacion por su parte de presentar las cuentas que justifiquen la inversion de esta cantidad para la aprobacion correspondiente. Comuníquese y publíquese.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Buenos Aires, Junio 19 de 1871.

*Exmo. señor Ministro del Interior de la República, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Participo á V. E. que con esta fecha he recibido aviso de mi poderdante D. Domingo H. Luna contratista del camino de Serrezuela á la Rioja y Famatina, de haber terminado ya la apertura de dicho camino en su segunda seccion, comprendida entre el lugar denominado Hedionda y Famatina, para que de conformidad con las cláusulas del contrato sobre la materia que tiene celebrado mi representado con el Exmo. Gobierno Nacional, se digne V. E. mandar al Ingeniero que ha de recibir dicha seccion y ordenar oportunamente el pago de la cuota de diez mil pesos fuertes que ella importa.

Al elevar á V. E. esta solicitud, me permito rogarle tambien se digne ordenar al Ingeniero que ha de recibir esa seccion del camino, que á la posible brevedad cumpla su comision porque de ello dependerá el inmediato pago de la cuota debida por ese trabajo, y cuyo abono á mi poderdante es de absoluta necesidad para terminar las obras de su contrato en el término estipulado en este.

Con este motivo, me es grato ofrecer al Sr. Ministro mi respetuosa consideracion.

Por Vicente Ocampo—

*Juan A. Velazquez.*

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Junio 19 de 1871.

Pase á la Oficina de Ingenieros Nacionales, para que se comisione al Ingeniero D. Carlos Mallmen que reciba la se-

gunda seccion del camino de Serrezuela á la Rioja á que hace referencia esta solicitud.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Señor Ministro :

Por comunicacion del Sr. Mallmen, fecha 20 de Setiembre, resulta que la segunda seccion del camino está hecha y recibida á su entera satisfaccion ; que está hecha tambien la cantidad de trabajo requerida para que se le deba á la Empresa la 3<sup>ra</sup> cuota.

En efecto, está hecho el camino de Hedionda á

la Rioja de leguas 21 y metros 1510 á 100 pesos

fuerter por legua (de metros 5000) son. . . . . Fts. 2130

Seis represas á fuerter 2500, c/a. . . . . 15000

Un estanque. . . . . 250

Siete casas de posta á pesos fuerter 600, c/a. . . . . 4200

---

Fts. 21580

---

Por esto, á norma del artículo 17 del contrato se debe al Sr. Luna diez y ocho mil pesos fuerter en metálico y ocho mil en acciones de puentes y caminos.

*Pompeyo Moneta.*

Buenos Aires, Octubre 2 de 1871.

---

Del Ingeniero en Comision.

Córdoba, Setiembre 20 de 1871.

*Sr. Gefe de la Oficina de Ingenieros Nacionales, D. Pompeyo Moneta.*

En virtud de la nota de vd., fecha 19 de Junio, la cual me ordena marchar á la Rioja y Famatina para inspeccionar la

segunda seccion de los trabajos contratados por D. Domingo H. Luna, tengo el honor de avisar á vd., que he acabado de hacer dicha inspeccion, no solamente de la segunda seccion, sino de la tercera, la cual, á mi llegada á la Rioja tambien se encontraba concluida ya.

El estado general de aquellos trabajos lo he hallado muy bueno y se nota por el adelantamiento de ellos, que los empresarios han aprovechado bien el corto tiempo que han tenido para ejecutar las obras; y á la verdad me es satisfactorio decir que han puesto bastante cuidado en la ejecucion de ellos, á fin de cumplir bien con su compromiso, el cual comportamiento es tanto mas honroso para dichos señores, por que como se comprende bien no han sido muy pequeñas las dificultades con las cuales han tenido que luchar para llevar á cabo una semejante obra en desiertos como los llanos de la Rioja, donde todo, hasta el agua, es escasisima y los trabajadores pocos é indisciplinados, etc.

Atribuyo el feliz resultado de estos trabajos en primer lugar al prestigio y la popularidad de que gozan los empresarios en aquella Provincia, por lo cual les ha sido posible reunir un número bastante crecido de peones y además contratar á otros individuos ciertas partes de los trabajos; como tambien á los medios y útiles necesarios para tales obras de que han podido disponer.

En cuanto á la traza de estos dos caminos no se ha seguido siempre exactamente el plano, pero las pequeñas desviaciones que se han hecho son de poca importancia y no alargan el camino de un modo considerable.

La distancia de Córdoba á la Rioja y Famatina queda ahora, segun la medicion recién practicada; al primer punto 80 leguas 2750 metros y el otro 98 leguas 187 metros.

La distancia que se pagará segun el contrato con ps. ftes. 260 por legua, queda de consiguiente de 59 leguas 2687 metros, y la que corresponde á razon de ps. ftes 100 de 21

leguas 1500 metros. De Serrezuela á Hedionda quedan 23 leguas 625 metros.

El camino de este último punto á Famatina ha quedado muy bueno y cómodo, á lo que contribuye principalmente el piso duro y ripioso sobre el cual pasa en la mayor parte de este trayecto y como está bien destroncado y no hay declives fuertes, es de esperar que no se destruirá muy pronto, aunque se le abandonase.

El trabajo que ha habido que hacer es casi exclusivamente de desmonte, y de quitar de la superficie piedra pequeña y suelta. Solamente en la cercanía de los Colorados ha sido necesario escabar un poco para pasar algunos rios secos, pero fuera de este pedazo corto es el piso igual y plano en todas partes sin barrancas y sin rios.

El salitral que ocupa una parte del Valle entre los cerros de Famatina y Velazco, se evita completamente inclinando el camino, como demuestra el plano un poco á la falda de la Sierra.

Entre Hedionda y Famatina están ya concluidas dos de las seis represas que se harán en este camino. Entre Hedionda y Colorado quedan dos y en el resto de la distancia á Famatina cuatro.

Las dos están trabajándose; una de ellas queda cuatro leguas de Hedionda y la otra algo mas que tres leguas de los Colorados. Entre ellas se están construyendo sobre el camino de la Rioja á San Juan media legua al Sur de la encrucijada con el camino á Famatina, otra represa contratada por el Gobierno de la Provincia por cuenta del de la Nacion, así con esta colocacion se ha podido suprimir la que se proyectó hacer en este punto sobre el camino á Famatina.

El estanque de los Colorados está ya principiado y se hará en el mismo modo que el estanque de Aguadita que ya está concluido. Este se ha hecho en forma de un semicírculo al pié de una barranca, donde salen algunas vertientes. El

bordo que forma el estanque es tierra, y asegurado por una pila de gruesos palos á pique, que son clavados en el suelo.

Para vaciar el estanque á fin de poder limpiarle, tiene en el suelo un calicanto con un agujero que está á nivel del fondo, y el cual se abre y cierra por medio de una tapa.

La represa que está un poco al Sur de la Quebrada del Tigre está ya concluida y situada en un punto donde hay buena afluencia de agua cuando llueve.

La otra represa concluida en este trayecto es de Sta. Helena un poco al Norte de la Quebrada de la Rioja. Tambien aquí hay lugar á propósito para este trabajo y en las dos partes hay á falta de pasto grandes algarrobos, cuya fruta es un exelente sustituto de aquella.

Otra represa está trabajándose en el Corral de la Patria, la cual será concluida dentro de un mes y tendrá la ventaja que en tiempo de seca se podrá llenarla llevando el agua de Mablighasta por una acequia que ya está hecha. Lo mismo sucede en Copoyaro, á donde se puede llevar el agua de Famatina.

En el camino de Serrezuela á Rioja están concluidas las represas de Pana, D. Gil, San Carlos y Medanito, como tambien las casas de Valde de Nabor, D. Gil, San Carlos, Chañar, Hedionda, Cobo y del Estanque, así el total de represas y casas que están prontas son 6 de las primeras y siete de las otras, además del estanque.

En las represas de Pana y San Carlos se han observado las alteraciones que proyecté la vez pasada.

Todas las casas están hechas conforme al plano, de adobe y revocadas por adentro y fuera. La madera empleada en ellas es quebracho blanco y algarrobo segun la existencia de una ú otra en el local donde se han construido.

Las puertas y ventanas son todas de algarrobo y en general bien hechas. El techo se ha formado de cañas y barro. Donde no se ha podido conseguir cañas se ha sustituido á estas

con el monte llamado Purpar, generalmente empleado en aquellos lugares.

Con la apertura de estos dos caminos se hace un gran beneficio á aquella Provincia, que hasta ahora ha sido muy desgraciada á este respecto, y el contento y la gratitud para con el Gobierno Nacional es tambien general en todos los habitantes.

Ahora falta que se componga el camino en algunas partes en la Sierra de Córdoba, para que quede bien transitable para carros, los cuales despues no se dejarán esperar mucho.

Dios guard á vd.

*Cárlos Mallmen.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 6 de 1871.

Visto lo espuesto por el Gefe de la Oficina de Ingenieros, recíbase la 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup> seccion del camino, que construye D. Domingo H. Luna.

Dirijase la nota acordada al Exmo. Gobierno de la Rioja, publíquese y pase á la Contaduría para que liquide lo que se debe al contratista por el trabajo hecho.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Octubre 6 de 1871.

*Al Exmo. Sr. Gobernador de la Provincia de la Rioja.*

El abajo firmado, Ministro del Interior del Gobierno Nacional, tiene encargo del Sr. Presidente de la República, de par-

ticipará V. E. que por comunicacion del Ingeniero D. Cárlos Mallmen tiene conocimiento que ha recibido la segunda y tercera seccion del camino de Serrezuela á Rioja y Famatina, y que están tambien concluidas varias de las represas y casas de postas.

Siendo de toda necesidad conservar esas casas y represas, el Sr. Presidente encarga á V. E. como Agente del Gobierno Nacional, que procure por todos los medios posibles de hacer ocupar esas casas y conservar las represas, lo que á su juicio no será difícil en esa Provincia.

Con ese motivo el abajo firmado, tiene el honor de saludar á S. E. el Sr. Gobernador de la Rioja.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Oficina de Ingenieros Nacionales.

Buenos Aires, Noviembre 6 de 1871.

*A S. E. el Sr. Ministro del Interior.*

El suscrito remite á V. E. cópia de la nota pasada por el Ingeniero Mallmen á esta Oficina, en la que se comunica, como los contratistas Sres. Rojo á pesar de que ha transcurrido un año desde que debía estar acabado el camino construido por ellos siguen los trabajos con tanta lentitud que parece muy distante todavia el tiempo de su conclusion.

Como esta demora trae varios inconvenientes, el suscrito cree oportuno que V. E. notifique á los Sres. Rojo, que el Gobierno entiende hacer efectivo el art. 9 del contrato, por el cual tienen que pagar una multa de 500 pesos fuertes por cada mes de retardo.

Dios guarde á V. E.

*Pompeyo Moneta.*

Buenos Aires, Noviembre 3 de 1871.—Señor Gefe de la Oficina de Ingenieros Nacionales, D. Pompeyo Moneta—Por las últimas noticias que he recibido del trabajo en el camino carretero de Córdoba á San Juan, contratado por los señores Camilo y Anselmo Rojo, me veo obligado á llamar la atencion de Vd. sobre la manera negligente con que se sigue esa obra y cuan poco cuidado se pone en cumplir los compromisos contraidos por los empresarios, causando, no solamente en aquellos trabajos mismos una demora demasiado exorbitante, sino tambien pone un obstáculo invencible para la construccion en puntos convenientes de las casas de posta sobre el mismo camino, las cuales están contratadas por D. José A. Salas.—El trabajo del camino principió el 6 de Noviembre de 1868, y estaría, segun el contrato, concluido á los dos años de esta fecha. Ahora despues de tres años faltan sin embargo, tres represas enteras y parte de dos otras, las cuales, calculando por el tiempo que los contratistas han empleado en hacer las que ya están prontas, requerirán un aumento de tiempo de todavía dos años.—Las casas debian con preferencia hacerse precisamente en estos puntos donde se hicieron las represas y donde antes no había poblacion; pero antes que se concluyan las represas es imposible hacerlas allí por falta del agua para la fabricacion del material.—Cierto es que los empresarios han tenido que luchar con bastantes dificultades y algunos contratiempos durante la ejecucion de estos trabajos, pero estas no han sido de naturaleza tan grave que puedan justificar una demora tan exagerada, tanto mas cuanto que ya se ha visto que otros contratistas han podido ejecutar iguales trabajos y con mas ó menos los mismos inconvenientes que se han tenido en este camino—Esta negligencia por parte de los empresarios perjudica gravemente á los viajeros que transitan por el camino y quienes ahora tienen que sufrir la falta de un elemento tan necesario para un traficante como es el agua, pues dos de las represas que restan que hacer se trabajarán entre los puntos denomina-

dos Represa de los Tellos y Serrezuela, la cual distancia actualmente es una travesía de 2  $\frac{1}{2}$  leguas—Por esta razon me parece oportuno hacer presente á Ud. la necesidad de tomar algunas medidas á fin de obligar á los empresarios que cumplan cuanto antes con las condiciones de su contrato sin lo cual la apertura de dicho camino, solamente en una pequeña parte remediará la necesidad que con él se llenaría, y por lo demas establecería un precedente peligroso para lo futuro—Aprovecho la oportunidad de solicitar de Ud. se sirva resolver sobre la peticion hecha por el señor Salas quien pide se le conceda por la demora en las represas recién espresada, licencia para hacer las casas contratadas por él, en puntos donde haya agua permanente, sin necesidad de esperar la conclusion de las represas, en cuyo caso aunque se espidiera con toda felicidad, las casas no estarían prontas sino dentro de un año mas y entonces pasaria dos años el término estipulado en su contrato—Dios guarde á Ud.—(firmado) —*Cárlos Mallmen*—Es cópia—*David de T. Pinto*.

Interior.

Buenos| Aires, Noviembre 17 de 1871.

Vista al interesado.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Exmo señor:

Nemecio Rojo por Camilo y Anselmo Rojo, contratistas en la construccion del camino carretero entre Córdoba y los Papagayos, en uso de la vista que se me confiere de la nota del Ingeniero señor Mallmen que antecede, á V. E. espongo:—Que es verdad que el término para la construccion de la obra ha espirado y aun faltan dos represas (no tres) que no estan conclui-

das, habiéndose terminado todos los otros trabajos que comprendía el contrato.

Pero es del caso hacer presente á V. E. que tanto el Gobierno como los contratistas han sufrido una grave equivocacion en la naturaleza, magnitud y costo de las obras, razon por la que estas que cuestan veinte por ciento mas de la suma porque se contrató, no han podido concluirse hasta la fecha por mas que los contratistas lo hayan deseado.

Ademas V. E. sabe el estado de inseguridad en que se ha encontrado durante mas de un año la parte del camino en que se hacen las represas. V. E. sabe que por dos veces los hombres que se ocupaban en ese trabajo han sido tomados por la montonera, robadas sus provisiones, cabalgaduras etc., y que en una de esas veces uno de los contratistas salvó su vida milagrosamente dejando cuanto tenía consigo en poder de los salteadores.

Hoy que felizmente esas dificultades y trastornos que han constituido una fuerza mayor irresistible, han desaparecido, los constructores del camino han puesto el número de trabajadores necesarios para activar la conclusion de la obra en cuanto es posible y esperan concluir todo y entregarlo á V. E. en el término de cuatro meses por cuyo tiempo solicito de V. E. una próroga en atencion á las razones que dejo espuestas.—Es justicia etc.

Buenos Aires, Noviembre 20 de 1871.

*Nemecio Rojo.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 23 de 1871.

Vistas las causas espuestas por el apoderado de los contratistas del camino carretero entre Córdoba y Papagayos, concédese

la próroga de cuatro meses que solicita para la conclusion de esa obra.

Comuníquese y publíquese.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Gobierno de la Provincia de Salta.

Diciembre 12 de 1871.

*Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Teniendo conocimiento de que el empresario del camino de Tucuman á esta ciudad, Sr. D. Federico Stuar, debe próximamente hacer la entrega de él, al Ingeniero que V. E. haya tenido á bien comisionar con tal objeto, creo muy oportuno y de imperiosa necesidad presentar á V. E. algunas indicaciones de mejoramiento para dicha vía.

Desde el punto denominado «El Pasaje» donde está colocado el puente mandado construir últimamente por el Exmo. Gobierno Nacional, hasta la estancia «La Cabeza del Buey» hay una distancia de catorce leguas de desierto, sin agua ni posta alguna, que hace sumamente penoso y lleno de dificultades el tráfico de mercaderías y de carros de comercio.

Este grave inconveniente que imperfecciona los trabajos practicados en la vía, puede ser fácilmente suprimido con la formacion de dos represas en los lugares mas apropiados para contener un gran caudal de aguas fluviales suficiente para el consumo de dos postas, para las que no faltarian pobladores desde el momento que exista el agua necesaria.

Me persuado Exmo. Señor, que penetrado V. E. de la gran

necesidad de estas obras y de los beneficios que ellas traerán prestará su valiosa influencia ante el Exmo. Sr. Presidente á fin de que se decrete la construccion de dos represas en el trayecto indicado, encargando al estudio de las localidades mas aparentes, y la formacion de planos y presupuestos, al mismo Ingeniero que ha de recibir el camino trabajado por el Sr. Stuar.

Con este motivo tengo el agrado de repetir á V. E. las seguridades de mi aprecio.

Dios guarde á V. E.

DELFIN LEGUIZAMON.

DAVID SARA VIA.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Enero 4 de 1872.

Conforme el Gobierno con lo que indica el Exmo. Sr. Gobernador de la Provincia de Salta, se le autoriza para que saque á licitacion la construccion de dos represas y postas entre los lugares que señala, hechos que sean los estudios y presupuestos por el Ingeniero D. Guillermo Dahlquist á quien por la Oficina del ramo se le darán las órdenes al efecto.

Comuníquese en contestacion y publíquese.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Julio 20 de 1871.

*El Sr. Administrador de Rentas de Mendoza.*

En contestacion á su nota fecha 7 del presente pidiendo autorizacion á este Ministerio para gastar hasta la suma de

seiscientos pesos, para reparar el camino de esa ciudad á Chile por Uspallata, le comunico á Vd. que por resolucion de esta fecha queda Vd. autorizado para girar contra este Ministerio hasta la suma arriba indicada, para hacer los trabajos del modo y forma que Vd. indica.

Concluido ese trabajo pasará Vd. á este Ministerio la relacion de los trabajos hechos y cuenta documentada de la inversion de los seiscientos pesos fuertes que se autoriza á Vd. á gastar.

Dios guarde á Vd.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Administracion de Rentas Nacio- }  
nales de Mendoza. }

Diciembre 14 de 1871.

*Al Exmo. Sr. Ministro del Interior de la República.*

Debiendo darse cumplimiento á lo dispuesto por V. E. en la nota de fecha 20 de Julio último, segun la cual fuí autorizado para librar á cargo del Ministerio del Interior por la suma de pesos fuertes 600 para invertirlos en hacer reparaciones en el camino de Chile por Uspallata, paso á verificarlo incluyendo á V. E. la cuenta documentada de su inversion, un pliego de las esplicaciones que me ha dado el Guarda D. Ciceron Lemos encargado de los trabajos al tiempo de pasarla, y un croquis con las notas que por separado, del que se sirve para dar una idea clara de los parapetos que ha hecho para defender la ladera de la Jaula. Cuando tuve el honor de dirijirme á V. E. sobre este asunto mi propósito se limitaba á lo que yo habia hecho otras veces que era mandar al Guarda con cinco ó seis peones y las herramientas necesarias para que se ocupasen durante los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre, que es

la época en que empiezan á derretirse las nieves y crecer los ríos ocasionando daños en el camino, para que los fuesen remediando, antes que tomasen grandes dimensiones difíciles de reparar, pero sin perder de vista la Ladera de la Jaula, que es donde puede cortarse el camino sin que sea fácil restablecerlo.

A este respecto le encargué al Guarda que tengo, que llegase allí, verificase un reconocimiento prolijo de su estado, dándome cuenta inmediatamente de lo que observase. Así lo verificó manifestándome los peligros de que se cortase el camino en ese punto.

Entonces le ordené que reconociese todo el camino, separando lo que pudiese embarazar la marcha de las cargas y arrias con la economía posible, á fin de reservar la mayor parte de los recursos para defender la Ladera de la Jaula lo mejor que fuese posible.

Se ha conseguido el objeto en lo principal, quedando no obstante indefensa una parte de ella por no haber alcanzado los recursos y tambien porque si los hubiese habido, ya el agua ocupaba el lugar del trabajo y los peones no podian soportar el frio que todavía se hacia sentir allí.

En la estacion venidera y en tiempo oportuno habrá seguramente que gastar mucho mas que el doble de lo que se ha invertido este año en la compostura del camino porque será indispensable concluir la trinchera que ha quedado como á la mitad de su estencion, reformando y alzando la que quedó hecha para que no la cubra el agua si crece mucho el río, sirviendo esta obra para restablecer el camino por el pié de la Ladera haciendo su defensa en lugar de pasar por ella, como se hace hoy, corriendo los riesgos que son consiguientes.

Será asi mismo preciso reparar el puente del Rio de las Vacas, pues al limpiarlo esta vez ha notado el Guarda que el pié de amigo que lo sostenia por un costado no existe, ocasionando esta falta una inclinacion que amenaza ruina, necesitando

ademas cubrirle su plan nuevamente con tablones, por estar gastados los que tenia, todo sin perjuicio de reparar los demas puntos que anualmente se componen.

Si para el archivo del Ministerio no fuese absolutamente necesario el plan adjunto, seria útil que V. E. se sirviese ordenar que se devolviese á esta Administracion para disponer por él los trabajos del año próximo.

El pequeño exceso que resulta en lo gastado, se ha cubierto con el interés de una parte de la cantidad principal que se depositó en uno de los Bancos, hasta que hubiese de ocuparse.

En todo lo espuesto y en las esplicaciones dadas por el Guarda encontrará V. E. manifestado los motivos que ha habido para proceder como se ha hecho.

Dios guarde á V. E.

*Nicolás Villanueva.*

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 28 de 1871.

A la Contaduría.

VELEZ SANSFIELD.

---

Exmo. Señor :

Se comunicó á la Contaduria en 20 de Julio ppdo. haberse autorizado al Administrador de Rentas Nacionales de Mendoza para girar hasta la suma de seiscientos pesos fuertes ( ps. fts. 600 ) para atender á las composturas del camino de esa ciudad á Chile por Uspallata.

Esa suma fué abonada por Tesorería General á D. Francisco Civit en 6 de Setiembre del año ppdo.

Ahora este espediente se destina á dar esplicaciones de los trabajos practicados en virtud de esa autorizacion y de la inversion dada á esos fondos.

En cuanto á los trabajos practicados, tanto la nota del señor Administrador de Rentas como la del Guarda que ha dirigido esos trabajos, dan esplicaciones estensas.

Por ellas verá V. E. que aun se hace necesario proceder á nuevas obras una vez que la estacion lo permita cuyo costo ascenderá á una suma mucho mayor que la invertida.

Sería entónces conveniente que por nota separada se hiciera saber al señor Administrador que anticipadamente debe anunciar á V. E. los trabajos que deban practicarse para tomar las medidas que al efecto correspondan.

En cuanto á la inversion de los seiscientos fuertes (fts. 600), los documentos y cuentas que se acompañan lo justifican debidamente, y esta oficina por su parte nada tiene que oponer.

En tal virtud corresponde que V. E. se sirva disponer que este espediente, vuelva á la Contaduría para proceder á hacer el descargo que corresponda.

Buenos Aires, Febrero 1<sup>o</sup> de 1872.

Otro sí : que si por parte de V. E. no hay ningun inconveniente, podria desglosarse el plano y devolverse al Administrador de Rentas de Mendoza como lo solicita al final de su nota adjunta.

Febrero 1<sup>o</sup> de 1872.

*Santiago Cortinez.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 16 de 1872.

Comuniquese al Administrador de Rentas de Mendoza, que antes de proceder á las obras complementarias de las ya he-

chas, es indispensable que remita al Gobierno la especificacion y presupuesto de ellas ; en cuanto á las cuentas presentadas, apruébanse y vuelvan á la Contaduría para su archivo.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Mensajerías Correos Nacionales Iniciadores.

Buenos Aires, Marzo 12 de 1872.

*Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sansfield.*

Exmo. Señor :

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. haber cumplido satisfactoriamente el encargo que se sirvió confiarme al arreglar con el señor P. Stewart, Representante de la Empresa constructora del Ferro-Carril á Rio Cuarto, sobre la inmediata conduccion de la correspondencia y pasajeros que llevan las Mensajerías y sillas correos para la linea del Oeste, habiendo acordado con dicho señor los dias y horas en que se hará ese despacho, segun consta de las notas cambiadas con el mismo, que tengo el honor de adjuntar; esperando que todo ello merezca su superior aprobacion y agrado, y en su consecuencia se sirva expedir las órdenes correspondientes para dar principio á este servicio.

Dios guarde á V. E.

Exmo. señor :

*P. L. Ramayo.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 15 de 1872.

Apruébase los arreglos practicados por D. Pedro Ramayo con D. Pedro Stewart, representante de la Empresa constructora del Ferro-Carril al Rio 4<sup>o</sup> para la conduccion por dicha línea de la correspondencia y pasajeros y demas que conducen las mensagerías y sillas de Postas en la carrera del Oeste con arreglo á la nota que se acompaña y que se modificará á medida que se avance la línea férrea.

A sus efectos dése aviso al representante de la Empresa del Ferro-Carril al Rio 4<sup>o</sup>, y comuníquese al Director General de Correos.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.



ANEXO E



C O R R E O S



Dirección General de Correos de la }  
República Argentina }

Buenos Aires, Julio 27 de 1871.

*A S. E. el señor Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Ve-  
lez Sarsfield.*

Habiendo terminado el 30 de Abril ppdo. el contrato con D. Liborio Maldonado, para servicio de Correos Andinos, ha celebrado el Inspector de Correos con el mismo contratista el que orijinal acompañó, cuyos efectos deberán contarse desde el 1<sup>o</sup> de Mayo ppdo., y confío merecerá la aprobacion de V. E. Este contrato está en los límites del ítem 52, inciso 4 del presupuesto vijente y el servicio que por él se estipula, es el mismo del contrato fenecido con escepcion de los Correos de Uspalla á San Juan, que se han suprimido por innecesarios, no figurando por consiguiente la subvencion que devengaban.

Dios guarde á V. E.

*G. A. de Rosadas.*

-----

*Contrato para el transporte de la correspondencia entre Men-  
doza hasta Santa Rosa de los Andes ó hasta San Felipe en  
Chile.*

El Inspector de Correos en representacion del Sr. Director General de Correos de la República Argentina por una parte,

y D. Liborio Maldonado por la otra, han celebrado el contrato siguiente :

Art. 1<sup>o</sup> D. Liborio Maldonado se compromete á hacer conducir la correspondencia, que le sea entregada por el Administrador de Correos de Mendoza, hasta Santa Rosa de los Andes ó hasta San Felipe en Chile, y traer la correspondencia de Chile hasta Mendoza por el término de tres años, y sobre las mismas bases del servicio que actualmente hace.

2<sup>o</sup> D. Liborio Maldonado se obliga á hacer en el verano dos viages redondos de Mendoza á Chile y vice versa, por sesenta pesos bolivianos cada uno ó sean veinte pesos bolivianos mensuales.

3<sup>o</sup> El mismo se compromete á hacer en el invierno dos viages redondos por mes de Mendoza á Chile y de Chile á Mendoza por noventa pesos bolivianos cada viage, ó sean ciento ochenta pesos bolivianos mensuales, los que le serán abonados mensualmente por la Aduana Nacional de esta Provincia.

4<sup>o</sup> El empresario de los Correos queda sugeto á las mismas penalidades, establecidas en el contrato celebrado con la empresa de Mensagerias el 1<sup>o</sup> de Noviembre de 1862, para el caso que hubiese por su parte alguna falta en el cumplimiento.

5<sup>o</sup> El presente contrato se pondrá en vigencia el 1<sup>o</sup> de Mayo próximo. Estando conforme con lo arriba estipulado firmamos dos de un tenor, en Mendoza á seis de Abril de 1871.

*Julio E. Blanco.*

A ruego de D. Liborio Maldonado por no saber firmar.

*C. Palacios.*

Buenos Aires, Junio 27 de 1871.

Conforme—

*Posadas.*

Buenos Aires, Junio 30 de 1871.

Apruébase en todas sus partes el precedente contrato ; á sus efectos comuníquese á quienes corresponde.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ-SARFIELD.

---

Dirección General de Correos }  
de la República Argentina }

Buenos Aires, Agosto 9 de 1871.

*A S. E. el señor Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

El Sr. D. Pedro L. Ramayo me ha presentado la propuesta que original acompaño, tendente á establecer un servicio de Mensagerias en la línea del Oeste desde Villa María á San Juan pasando por Rio 4<sup>o</sup>, San Luis y Mendoza.

Como esta propuesta está en los términos de la ley de 12 de Agosto de 1870 no trepido en elevarla á V. E. á fin de que si mereciese su aprobacion, pueda esta Direccion General celebrar el contrato respectivo.

Dios guarde á V. E.

*G. A. de Posadas.*

---

Buenos Aires, Agosto 9 de 1871.

*Sr. Director General de Correos.*

Con arreglo á la ley de 12 de Agosto de 1870 que autoriza al Gobierno para subvencionar Mensagerias, vengo á proponer

hacer el servicio en la carrera del Oeste desde Villa María á San Juan, pasando por Rio 4<sup>o</sup>, San Luis y Mendoza, en los términos siguientes :

1<sup>o</sup> Se hará un viaje redondo por semana.

2<sup>o</sup> El Gobierno Nacional y los Gobiernos de provincia podrán enviar encomiendas no excediendo de ocho arrobas el peso total incluso al papel sellado, publicaciones oficiales etc.

3<sup>o</sup> El Gobierno abonará á la empresa iniciadora la suma mensual de *ochocientos pesos fuertes*, que la citada ley señala para subvencionar al servicio de Mensagerias en la citada carrera.

Asistiéndome la esperanza de que bajo estas condiciones no haya reparo que oponer á mi propuesta, termino significando al Sr. Director General, que, el contrato será por el estilo del celebrado con D. Santiago Diaz.

Dios guarde al Sr. Director muchos años.

*P. L. Ramayo.*

Agosto 11 de 1871.

Apruébase el proyecto de contrato presentado por D. Pedro L. Ramayo, y vuelva al Sr. Director General de Correos para que celebre el contrato correspondiente.

VELEZ SANSFIELD.

---

Buenos Aires, Agosto 13 de 1871.

En virtud de la resolucion que antecede, elevo á V. E. el contrato celebrado con D. Pedro L. Ramayo para el servicio de la línea del Oeste desde Villa María á San Juan, con arreglo á la Ley promulgada el 12 de Agosto de 1870.

*G. A. de Posadas.*

CONTRATO :

*Para el servicio de Mensagerias en la carrera del Oeste desde  
Villa María á San Juan.*

El Director General de Correos de la República Argentina, y D. P. L. Ramayo, Empresario de Mensagerias iniciadores, han celebrado el siguiente contrato :

Art. 1<sup>o</sup> D. Pedro L. Ramayo se obliga á establecer un servicio de Mensagerias que sirva puntualmente al movimiento de pasajeros y encomiendas en la Carrera del Oeste desde Villa María á San Juan, pasando por Rio 4<sup>o</sup>, San Luis y Mendoza, y haciendo un viage redondo por semana.

Art. 2<sup>o</sup> D. P. L. Ramayo se obliga á conducir las encomiendas que quieran remitir el Gobierno Nacional, ó los Gobiernos y Agentes de aquel en las provincias referidas, no debiendo exceder de ocho arrobas el total del peso de las que debe llevar gratis en cada viage la Mensageria, incluso el papel sellado, las publicaciones oficiales, libros de instruccion para las escuelas, y demás objetos que le sean confiados por las Administraciones de Correos.

Art. 3<sup>o</sup> El itinerario de entrada y salida de las Mensagerias será arreglado entre el contratista y el Director General de Correos, ó en su representacion los Administradores de Correos principales.

Art. 4<sup>o</sup> El contratista tendrá sus Agentes en todas las capitales de Provincia, como en el Rosario y demás pueblos de importancia por donde transitan sus Mensagerias, para que puedan recibir y remitir directamente á estos mercados y los pueblos del Oeste, todas sus encomiendas con la mayor seguridad.

Art. 5<sup>o</sup> El empresario empleará para este servicio carrua- ges contruidos al efecto ó adecuados, de manera á hacer el servicio al objeto á que son destinados.

Art. 6<sup>o</sup> El servicio de las Mensajerías por las Postas, se prestará con estricta conformidad al Reglamento de 24 de Noviembre de 1863 y demás disposiciones que subsiguientemente se han dictado y se dictasen, correspondiendo á los Administradores de Correos vijilar en esta parte el cumplimiento de la ley especial, promulgada el 12 de Agosto de 1870.

Art. 7<sup>o</sup> Don P. L. Ramayo, se compromete por su parte, á cumplir estrictamente con todas las obligaciones que establece la citada ley, quedando por lo mismo, obligado á respetar escrupulosamente lo que ella determina respecto de tarifas y número de pasajeros y de arrobas de carga, á que estará limitado el Contratista, en los carruages que despache.

Art. 8<sup>o</sup> El Gobierno Nacional abonará á D. P. L. Ramayo, por este servicio, la suma mensual de ochocientos pesos fuertes, pagaderos al principio de cada mes, por la Administracion de Rentas Nacionales en el Rosario de Santa Fé.

Art. 9<sup>o</sup> Don P. L. Ramayo, para asegurar el fiel cumplimiento de los deberes que contrae por el presente Contrato, obliga el tren rodante de que dispone, y además presenta como fiador al Sr. D. Guillermo Matti, que firma estas estipulaciones.

Art. 10. El presente Contrato empezará á rejir desde el 1<sup>o</sup> de Setiembre próximo y durará hasta el 31 de Diciembre próximo de 1873, debiendo hacer constar el Contratista haber cumplido el servicio, por medio de la Administracion de Correos del Rosario.

Art. 11. El Contratista, sus Agentes y empleados en el servicio de las Mensajerías, serán esceptuados del servicio militar, para lo cual tendrán un Certificado, otorgado por el Director General de Correos; así como el material y Agencias de la Empresa estarán libres de patentes y gavelas en las Provincias.

Art. 12. Este Contrato original, se elevará al Gobierno á los efectos consiguientes, conservándose una cópia de él en el

Archivo General de Correos, y entregándose otra al Contratista.

Buenos Aires 12 de Agosto de 1871.

*G. A. de Posadas.*

*P. L. Ramayo.*

Como fiador—

*G. Matti.*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 17 de 1871.

Apruébase en todas sus partes el precedente Contrato, á sus efectos, comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Dirección General de Correos }  
de la República Argentina. }

Buenos Aires, Agosto 1<sup>o</sup> de 1871.

*A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sansfield.*

Al elevar á V. E. el Contrato que acabo de celebrar con el Sr. D. Santiago Diaz para el establecimiento y regularizacion de las Postas en las Carreras de Córdoba á Catamarca, de Córdoba á la Posta de la «Caldera,» Provincia de Salta, y de

«D. Diego,» jurisdiccion de Catamarca á la ciudad de la Rioja, debo significar á V. E. que este Contrato importa asegurar el mejor servicio postal con arreglo á tarifa, poniendo á raya las arbitrariedades de los Maestros de Postas en las citadas carreras ; y, aun cuando se le anticipa al Sr. Diaz la suma de seis mil pesos fuertes para habilitar á dichos establecimientos de Posta con cargo de descontar del postaje de las Sillas-Correos, correos á caballo, y *espresos* en servicio nacional las sumas anticipadas á los Maestros, del modo y forma que establece el Contrato, debo tambien notar á V. E. que el interés de ese dinero adelantado de sobra lo reembolsará el Erario con las economías que resultarán desde que las cabalgaduras que se suministran al Correo se paguen con arreglo al Reglamento.

Dios guarde á V. E.

G. A. de Posadas.

---

*Contrato* para la regularizacion del servicio postal en las carreras de Córdoba á Catamarca, de Córdoba á la posta de la «Caldera,» Provincia de Salta, y de «D. Diego,» en la Rioja.

El Director General de Correos por una parte y D. Santiago Diaz por la otra han convenido el siguiente Contrato :

Art. 1<sup>o</sup> Don Santiago Diaz recibirá del Gobierno la suma anticipada de *seis mil* pesos fuertes que se estiman por necesarios para la habilitacion de los establecimientos de posta en las carreras de Córdoba hasta la posta de «Caldera» (jurisdiccion de la Provincia de Salta) de Córdoba á Catamarca, y de la posta denominada de «D. Diego» (jurisdiccion de Catamarca) hasta la ciudad de la Rioja, obligándose formalmente á verificar dicha habilitacion y arreglo de Postas en las espresadas carreras en el mas breve tiempo posible á cuyo fin se

trasladará personalmente á ellas y contratará con personas competentes el servicio postal en términos que aseguren la observancia de los Reglamentos y disposiciones vigentes, la celeridad en el jiro de la correspondencia y la recuperacion por parte del Estado de las sumas que se anticipen en calidad de habilitacion mediante el postaje de las Sillas-Correos, que no se cobrará por ninguna de las Postas así habilitadas intertanto su importe, no equivalga á la suma anticipada, así como el de los Correos á caballo.

Art. 2<sup>o</sup> Los Maestros de Posta llevarán una libreta, en la que harán anotar por los conductores de Sillas-Correos, Correistas á caballo y *espresos* en servicio nacional, en cada viaje que hagan estos, las cabalgaduras que se les suministre, el postaje que corresponde á ellas, la fecha, y finalmente el no habersele abonado dicho postaje al Maestro de Posta, y estas libretas se recojerán mensualmente por las Administraciones de Correos para su remision á la Direccion General dejándose un comprobante al Maestro de Posta.

Art. 3<sup>o</sup> Los Contratos que celebrase el Sr. Diaz se harán por triplicado, entregándose un ejemplar al Maestro de Posta y elevándose á la Direccion General de Correos los otros dos.

Art. 4<sup>o</sup> Sin perjuicio de la vijilancia que deben ejercer en las Postas los Inspectores y Administradores de Correos, el Sr. Diaz cuidará por su parte que estos establecimientos se mantengan en las condiciones estipuladas.

Art. 5<sup>o</sup> Para garantir el cumplimiento fiel del presente contrato, presenta el Sr. Diaz como fiador al Sr. D. Vicente Ocampo, quien firma conjuntamente con él y el Director General de Correos en Buenos Aires, á 1<sup>o</sup> de Agosto de 1871.

*G. A. de Posadas—Santiago Diaz—  
Vicente Ocampo.*

Buenos Aires, Agosto 4 de 1871.

Apruébase el Contrato celebrado por el Sr. Director General de Correos en 1<sup>o</sup> del presente, con D. Santiago Diaz, para el

establecimiento y regularizacion de las Postas en las Carreras de Córdoba á Catamarca, de Córdoba á la Posta de la «Caldera,» Provincia de Salta, y de «D. Diego» jurisdiccion de Catamarca, á la ciudad de la Rioja; comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

---

Gobierno de San Luis.

San Luis, Agosto 8 de 1871.

*Al Exmo. señor Ministro del Interior de la República.*

El que suscribe en mérito de la autorizacion, que por nota 9 de Junio último se dió á este Gobierno, para introducir las modificaciones que creyeren convenientes para el mejor servicio público, en el contrato celebrado por el Administrador de Correos de la Provincia, en representacion del Director General de Correos de la República y el empresario D. José C. Lobos, para el transporte de la correspondencia á los pueblos del Interior de la Provincia, tocando con la de Córdoba en Villa de Dolores; ha aceptado el contrato, que en cópia autorizada tengo el honor de elevar á V. E., por creer responde á las exigencias públicas.

Con tal motivo me es grato reiterar á V. E. las seguridades de mi alta consideracion.

Dios guarde á V. E.

JUAN ORTIZ ESTRADA.

VICTOR C. LUCERO.

Agosto 20 de 1871.

Informe el Director General de Correos, sobre el contrato adjunto.

VELEZ SANSFIELD.

Exmo. señor. Aunque el contrato que dá origen á este informe, carece de especificaciones que aun cuando sean de órden y detalle reglamentario es siempre conveniente estipular, en lo sustancial no veo inconveniente para que V. E. le preste su aprobacion; pudiendo este Centro Directivo entenderse con el Administrador del ramo en San Luis para llenar las omisiones de detalle á que me refiero, tales como la obligacion de que la empresa no conduzca sino correspondencia franqueada, de que se provea de los timbres necesarios para llenar ese requisito, en el tránsito donde no hubiesen Oficinas de Correos, y finalmente, el órden de marcha que han de observar las Mensajerias y Correos. Debo tambien notar á V. E. que forzosamente ha de ser necesario establecer Oficinas de Correos en Nogolí, San Francisco, Lujan, Quines, Dolores, Punta del Agua, Santa Rosa y Capilla de Dolores, para que haya quien espida y reciba la correspondencia que conduzcan las Mensajerias, dotándolas cuando menos como la de Otamisque y Salavina—Buenos Aires, Agosto 22 de 1871.

*G. A. de Posadas.*

CONTRATO: Para el transporte de la correspondencia de San Luis para los pueblos del Interior de la Provincia.

El Administrador de Correos de la Provincia de San Luis, á nombre y por órden del señor Director General de Correos de la República por una parte y D. José C. Lobos por la otra, han celebrado el contrato siguiente:

Art. 1<sup>o</sup>. D. José C. Lobos se compromete á establecer una

línea de Mensajerías desde esta ciudad á la Villa del Morro, con escala en las Villas de intermedio Nogolí, San Francisco, Lujan, Quines, Dolores, (Provincia de Córdoba), Punta del Agua, Santa Rosa, Capilla de Dolores y Renca, que haga dos viajes al mes conduciendo la correspondencia pública y de oficio, sujetándose por encomiendas y pasajeros á la Tarifa de las Mensajerías y sillas de postas que hacen la carrera del Litoral.

Art. 2.º Establecer un Correo de á caballo que con escala en los mismos puntos que señala el artículo anterior, haga dos viajes al mes, que ambos hacen cuatro viajes por mes, ó sea un viaje semanal en esta vía de ciento diez y seis viajes de carrera.

Art. 3.º Establecer un correo de á caballo desde la capital hasta Dolores, (cuarto Departamento,) que haga cuatro viajes al mes, ó sean dos viajes redondos por los puntos del Paso del Rey, Laguna Larga y Santa Bárbara, de acuerdo al itinerario de postas que se adjunta, en una carrera de cuarenta y seis leguas.

Art. 4.º Establecer postas en este trayecto, que á mas del servicio de la empresa sean obligadas al servicio público, en conformidad al reglamento postal de la Nación.

Art. 5.º Las postas que la empresa establezca, serán amparadas por el Exmo. Gobierno en la misma forma, que lo están las al servicio de la Nación.

Art. 6.º Este contrato durará por cinco años, á contar desde el 1.º de Abril del corriente año, y los primeros tres meses se conducirá la correspondencia á caballo, é inter la empresa se provea de carruajes á propósito y establezca las postas necesarias.

Art. 7.º Con arreglo á los artículos anteriores, el Exmo. Gobierno de la Nación subvenciona esta empresa con la cantidad de doscientos ochenta pesos fuertes mensuales, pagaderos el último día de cada mes, en el primer año, y en los subsiguientes, por trimestres vencidos.

Art. 8.º Para el cumplimiento de las obligaciones estipuladas, D. José E. Lobos dá como fiador de mancomun et insólidum al ciudadano D. Plácido Menendez, vecino de la Villa de San Francisco, quien estando de presente dijo—que se constituye como tal fiador, firmando al efecto este contrato para constancia, en la ciudad de San Luis á seis dias del mes de Julio del año de mil ochociento setenta y uno—El Administrador—Andrés Quiroga—José E. Lobos—Plácido Menendez—Testigo—J. Borrás—Testigo Eduardo Boiffier—Gobierno de la Provincia—Está de conformidad á las modificaciones propuestas, fecha ut supra—ORTIZ ESTRADA—VICTOR C. LUCERO—Es cópia—V. Perez—Oficial 1.º

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 12 de 1871.

Apruébase en todas sus partes el precedente contrato, y dispóngase que el Director General de Correos se entienda con el Administrador del ramo en la Provincia de San Luis, en lo relativo á las remisiones de detalle á que se refiere en su informe, como tambien que proponga las personas que deben llenar los empleos en las Oficinas de Correos que se establezcan en San Francisco, Punta del Agua y Renca. Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SARFIELD.

---

Gobierno de San Luis.

San Luis, Setiembre 23 de 1871.

*A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

Acuso recibo á la nota de V. E. del 12 del actual, por la que se digna poner en conocimiento de este Gobierno, que por

resolucion de esa fecha habia sido aprobado el contrato para la instalacion de correos para el Interior de esta Provincia y de haberse creado oficinas de correos en San Francisco, Punta del Agua y Renca.

Al respecto me sirvo manifestar á V. E. que este Gobierno cree mas conveniente que la oficina de Correos creada en Punta del Agua se suprima en ese punto y se establezca en Santa Rosa, poblacion del mismo Departamento que Punta del Agua, distante pocas leguas, y de muchisima importancia, creyendo tambien como V. E. lo espresa que será necesario establecer en otros puntos.

Con tal motivo me honro en reiterar á V. E. las seguridades de mi alta consideracion.

Dios guarde á V. E.

JUAN A. ORTIZ ESTRADA.

VICTOR C. LUCERO.

Departamento del Interior.

Octubre 10 de 1871.

Informe el Director General de Correos.

L. DOMINGUEZ.

---

Buenos Aires, Octubre 11 de 1871,

Exmo. Señor :

Es por el Ministerio del Interior que se ha hecho saber al Departamento de Correos haberse fijado en los centros de poblacion de Renca, San Francisco y Punta del Agua, para establecer estafetas. Por consiguiente el informante juzga que

esta solicitud fundada en el conocimiento práctico de las localidades debe atenderse aceptando la localidad de Santa Rosa en vez de Punta del Agua, al objeto que se tiene en vista. No obstante V. E. resolverá lo que á bien tuviere.

*G. A. de Posadas.*

---

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 12 de 1871.

Visto lo espuesto por el Exmo. Gobierno de la Provincia de San Luis y lo informado por la Direccion General de Correos ; suprimese la Oficina de Correos creada en Punta de Agua y establécese la misma en Santa Rosa.

Comuníquese á quienes corresponda, publíquese y dése al R. N.

ALSINA.

LUIS L. DOMINGUEZ.

---

Direccion General de Correos }  
de la República Argentina. }

Buenos Aires, Noviembre 28 de 1871.

*A S. E. el señor Ministro del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.*

En uso de las atribuciones que me confiere la ley de 24 de Setiembre de 1869 referente al servicio de Correos en el Interior de la República, ordené al Inspector D. Julio E. Blanco el

establecimiento de un correo á caballo semanal entre Córdoba y San Juan por la via directa, mandada abrir por V. E.; y tengo ahora el honor de elevar en cópia para su conocimiento el Contrato respectivo.

Este nuevo servicio principiará el mes entrante saliendo el primer correo de San Juan el dia 4 de Diciembre y de Córdoba el dia 3 con la obligacion espresa de hacer sus viajes en cinco dias y medio.

Dios guarde á V. E.

*Gervasio A. de Posadas.*

---

El Inspector de Correos en representacion del Sr. Director General de Correos de la República por una parte, y D. Manuel B. Zelada por la otra, hemos celebrado el siguiente contrato :

Art. 1<sup>o</sup> D. Manuel B. Zelada se compromete á establecer un correo semanal entre las ciudades de Córdoba y San Juan.

Art. 2<sup>o</sup> El Sr. Zelada se obliga á entregar la correspondencia que le sea entregada por los Administradores de Correos de San Juan y Córdoba en el término de cinco dias y medio.

Art. 3<sup>o</sup> El Empresario Sr. Zelada se obliga á responder por las balijas de suela, que reciba para el servicio.

Art. 4<sup>o</sup> El Sr. Zelada recibirá por compensacion de su servicio la suma (ps. 360) trescientos sesenta pesos bolivianos mensuales los que le serán abonados por la Administracion de Correos de esta ciudad.

Art. 5<sup>o</sup> La duracion del presente contrato será el término de un año contado desde el 1<sup>o</sup> de Diciembre próximo.

Art. 6<sup>o</sup> Toda vez que el Sr. Zelada no entregue la correspondencia en esta ciudad ó la de Córdoba, dentro del término

establecido en el art. 2<sup>o</sup> incurrirá en una multa (ps. 50) cincuenta pesos bolivianos que hará efectiva el Administrador de Correos de esta ciudad, salvo caso fortuito justificado.

Al fiel cumplimiento de lo estipulado firmamos dos de un tenor en San Juan, á 14 de Noviembre de 1871.

*Manuel B. Zelada—Julio E. Blanco.*

Dirección General de Correos.

Buenos Aires, Noviembre 28 de 1871.

Apruébase, comuníquese á los Administradores de Correos de San Juan y Córdoba, y avísese al Inspector.

*Posadas.*

Es copia—

*F. P. Hansen.*

Secretario.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 4 de 1871.

Apruébase en todas sus partes el precedente contrato, comuníquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

