

MEMORIA

PRESENTADA POR EL

MINISTRO SECRETARIO DE ESTADO

EN EL

DEPARTAMENTO DEL INTERIOR

DOCTOR D. SIMON DE IRIONDO

AL

HONORABLE CONGRESO NACIONAL

EN

1877



BUENOS AIRES

Imprenta, Litografía y Fundición de tipos de la Sociedad Anónima, Belgrano 189

MDCCLXXVII

Honorables Señores Senadores y Diputados :

Una vez mas vengo á dar cuenta al Honorable Congreso, en cumplimiento del precepto constitucional, de los actos administrativos ejecutados en el Departamento á mi cargo durante el año transcurrido.

Para apreciarlos con justicia, es necesario tener en cuenta que los medios de que ha dispuesto el Ministerio á mi cargo para la ejecucion de los diversos negocios que le están confiados por la Ley, fueron considerablemente limitados por el Honorable Congreso en el presupuesto vigente por razones de un órden superior y lo han sido aun mas por el Poder Ejecutivo que profesa la doctrina, ahora como entonces, que todo debe subordinarse á la suprema necesidad de la economía y del ahorro.

El Poder Ejecutivo animado como el Honorable Congreso del mismo espíritu de enérgica y severa economía no ha dispensado sacrificio para conseguir que,

con estos reducidos elementos se mantenga sin embargo la administracion, en las diferentes reparticiones del Departamento á mi cargo, funcionando regularmente y cumpliendo todos los objetos de su institucion.

Si se tiene en consideracion que los recursos votados al Ministerio del Interior para el año 1875 redujeron ya los del anterior á \$fs. 3,189,735. Que los votados para 1876 se redujeron á \$fs. 2,485,912 y á \$fs. 1,876,670 para el ejercicio del presente año, se podrá juzgar con exactitud del mérito de los adelantos adquiridos.

He querido haceros notar estas diferencias entre los presupuestos de tres años consecutivos, porque presentan el fenómeno que pocas veces se habrá ofrecido en la historia de las mas severas administraciones públicas, de un Gobierno que sin faltar á sus compromisos, sin suspender ningun servicio, sin desatender ninguna obligacion, y sin menoscabo de su honor y de su crédito, ha podido en el intervalo de dos años, reducir á la mitad sus gastos, á fin de dejarlos equilibrados con sus recursos.

Este mismo hecho forma el mejor elogio de los empleados que dirijen las diversas reparticiones subordinadas á este Ministerio, de cuyos actos voy á daros cuenta.

Debo ante todo hacer un breve resúmen del estado político del país, las perturbaciones que han amenazado

la paz pública, los medios puestos en ejercicio por el Gobierno para conservarla, y el empleo que se ha hecho de ellos.

En Noviembre del año ppto., el caudillo Entreriano Lopez Jordan, intentó por tercera vez alterar el orden y la paz pública invadiendo desde el Estado Oriental su Provincia natal.

Este hecho por sí solo debia preocupar sériamente al Poder Ejecutivo, pues en anteriores tentativas, habian impuesto grandes sacrificios al Tesoro, afectado el crédito Nacional y perturbado profundamente la marcha regular del país.

Esta última rebelion asumía un carácter mas grave, respondiendo al parecer á un plan mas vasto que los anteriores y complicaciones peligrosas con las Provincias del Litoral, donde aun quedaban algunos elementos de desórden. Afortunadamente el Poder Ejecutivo está en posesion de estos planes, y tan acertadas fueron las medidas que empleó para impedirlos que á los 15 dias el famoso caudillo era sometido por la fuerza de las armas en los campos de Alcaracito, aprisionado luego en su fuga y sometido hoy á los Tribunales de la Nacion que actualmente se ocupan en su juzgamiento.

En las demas Provincias la rebelion que no habia presentado aun manifestaciones exteriores, fué contenida por la declaracion del Estado de Sitio en las cuatro

Provincias Litorales; el cual se mantuvo mientras subsistieron los peligros de subversion.

En la Pròvincia de Jujuy se produjeron graves desinteligencias entre los Poderes Legislativo y Ejecutivo con motivo de la eleccion de Senadores para el Congreso de la Nacion.

La intervencion Nacional fué solicitada por ambos poderes, y el Gobierno la acordó nombrando Interventor al Señor Juez de Seccion de la Provincia de Salta, Dr. D. Federico Iburgùren, quien procediendo con arreglo á las instrucciones del Poder Ejecutivo y aplicando una dedicacion activa al grave asunto que se le habia confiado, obtuvo el mejor éxito, calmando los espíritus y removiendo las dificultades que obstaban á la completa pacificacion de aquella Provincia, cuyos Senadores legalmente elegidos, ocupan actualmente su asiento en el Congreso de la Nacion.

Los documentos relativos á esta intervencion os fueron presentados oportunamente y son por lo tanto conocidos de V. H. todos los detalles de este asunto.

Tambien es conocido en todos sus detalles por V. H. el conflicto producido en la Provincia de Salta, que motivó la requisicion de intervencion sometida por el Poder Ejecutivo al Honorable Congreso.

Estando publicados por V. H. todos los documentos relativos á este negocio, y resuelta negativamente por V. H. la cuestion suscitada por el Colegio Electoral

de Salta, me limito á indicarla solamente sin entrar en su detalle.

La Provincia de Santa-Fé fué objeto de tres tentativas de sedicion contra sus autoridades constitucionales en su corto transcurso de tiempo, y si bien ellos tienen un carácter puramente local, sus efectos comprometen sériamente el bienestar general por la situacion de esta Provincia, su comercio é industria.

En ella como en las demas, el Señor Presidente ha tentado medios de conciliacion que apaciguando los espíritus asegurasen la tranquilidad interior.

Debo sin embargo, manifestaros las dificultades que preveo en la consecucion de estos nobles fines, pues cuando las discusiones solo reconocen por causa ódios inveterados de partido, y por objetivo único el poder, todo esfuerzo es ineficaz. Nada calmará aquellos ni satisfará este, á no ser la posesion misma del objeto de su codicia: el poder, que solo se alcanza por la voluntad del pueblo, y no por la imposicion de los Gobiernos; que solo es legítimo cuando se obtiene por los medios establecidos por la Ley y no por lo que ella condena y del que tan solo se hacen dignos aquellos que acreditan su amor al pueblo, imponiéndose los sacrificios que exige el patriotismo y no los que á la satisfaccion de sus ambiciones inmolan la tranquilidad y el bienestar, el tesoro y la sangre de sus conciudadanos.

Estas tentativas de subversion, se han producido

con frecuencia en el breve espacio de seis meses pero, han sido inmediatamente reprimidas por el Gobierno de aquella Provincia, con tanto poder, actividad y rapidez, que casi al mismo tiempo que las noticias de la revolución, llegaba la de la derrota de los revolucionarios.

La última ha revestido un carácter especial. El movimiento revolucionario, sofocado el 17 de Julio, no ha tenido origen en la Provincia de Santa-Fé, sino en la de Buenos Aires, donde se han reclutado, organizado y armado los invasores de aquella Provincia.

Esta circunstancia que bastaba por sí sola para que sus autores quedáran sometidos á la autoridad del Gobierno General, por cuanto comprometia la paz interior de la Nacion, ha sido reagravada por actos de piratería, cometidos en los rios donde es exclusiva la jurisdiccion Nacional.

Es por esto que el Poder Ejecutivo dictó las medidas conducentes al castigo de los autores del delito proveyendo inmediatamente á un enjuiciamiento por los Tribunales Federales.

Debo con este motivo, hacer especial mencion al Honorable Congreso de la conducta digna y enérgica que en ellos ha observado el Gobierno de esta Provincia, tratando con interés y diligencia de evitarlos, y con energía de reprimirlos.

Antes de terminar esta parte de mi informe quiero dejar consignado otro hecho que, iniciado por el Pre-

sidente de la República será fecundo en resultados para la paz y la prosperidad Nacional.

Me refiero á la política de conciliacion y olvido iniciada por el Señor Presidente de la República en sus últimos actos públicos y secundada patrióticamente por el Gobierno de esta Provincia.

Estamos tocando ya los resultados de tan noble iniciativa, con la paz pública asegurada, con la actividad industrial que renace y recobra su energía; con la tranquilidad y el orden garantidos y el crédito del país recuperado, con la confianza en el porvenir. El pueblo todo de la Nacion responde á este sentimiento y tengo la fé mas viva en su completa realizacion.

Paso ahora á daros cuenta de los diversos ramos de la administracion que dirige este Ministerio.

I N M I G R A C I O N

La importante Ley dictada en las últimas sesiones del Honorable Congreso, ha empezado á producir sus efectos. Casas y asociaciones importantes de Europa se dirigen al Gefe de la reparticion ofreciendo celebrar contratos ventajosos para el acrecentamiento de nuestra poblacion y se han aceptado ya algunos que en breve

tiempo serán ejecutados. El Poder Ejecutivo se vé en la necesidad sin embargo, de proceder con la mayor circunspeccion en esta materia, teniendo en cuenta la situacion del Erario que no permite gastos cuantiosos por mas que ellos sean eminentemente reproductivos.

No obstante, en ejecucion de la ley últimamente dictada, contrató la colonizacion de una parte del territorio de Misiones, así como de otros puntos en el Chaco. El primero de estos contratos quedó refundido en virtud de haber protestado contra él el Gobierno de Corrientes alegando jurisdiccion privativa en dicho territorio. La cuestion fué sometida á V. H. y depende de su resolucion que aquellas comarcas hoy desiertas, vuelvan á ver renacer la actividad y el trabajo.

Teniendo en cuenta la necesidad de que un Agente ilustrado y competente representára en Europa los intereses de la inmigracion, fué nombrado por decreto de de Noviembre el Señor D. Cárlos Calvo, comisario en Europa con residencia en Paris.

Ya se ha hecho sentir el buen efecto de este nombramiento, pues el Señor Calvo ha conseguido condiciones ventajosas para el transporte de inmigrantes, y recibido propuestas para proporcionar los mismos, en términos tan convenientes, que si el contrato para el que ha sido autorizado, produce el número de inmigrantes que se espera, será de resultados muy benéficos para el país.

Están ademas en via de ajustarse con los comisionarios enviados al Norte de Europa los arreglos necesarios para que una corriente numerosísima se establezca hácia este país.

El Poder Ejecutivo les ofrecerá la tierra que posee en el Chaco y Patagonia, y tengo la esperanza de que el éxito mas favorable alcanzará esta negociacion.

Entretanto se hace cada dia mas urgente la sancion de la Ley estableciendo los límites interprovinciales. No puede disponerse de los territorios dudosos sin que la Provincia afectada proteste, como lo ha hecho Corrientes y la poblacion se hace imposible, cuando el colono no puede creerse seguro en su propiedad.

La cifra de inmigrantes entrados á la República en el año 76 ha sido de 30,965. En 1875 fué de 42,966. Pero ese año la emigracion alcanzó á 21,578 y en 1876 solo ha llegado á 13,487, lo que hace que se equilibre la cifra de ambos años.

En 1872 fué tambien de 37,037. El hecho de haberse doblado de golpe la cifra en 1873 y 74 fué extraordinario y no puede servir para fundar cálculos sérios. Pero si no ha aumentado se debe principalmente á que los demas paises del continente nos hacen una concurrencia ventajosa, pues ofrecen á los emigrantes el pasage gratuito que nosotros no tenemos. Venezuela, el Perú, Nueva-Zelandía, y sobre todo, el Brasil, gastan fuertes sumas con este objeto, dando ademas del pasage,

la tierra, la manutencion por un año y todos los útiles necesarios para el establecimiento de cada familia.

Debe tenerse presente que de la inmigracion que actualmente llega, un 73% es agricultora, pudiendo así decirse que si ha disminuido en cantidad, ha ganado considerablemente en su calidad.

Ademas es digno de notarse que la emigracion disminuye notablemente, pues 21,578 personas abandonaron el país en 1875 y el año anterior solo han salido 13,487.

Débese esto en mucha parte á la disposicion que se tomó desde los primeros dias de la administracion actual, de internar gratuitamente á todos los inmigrantes que lo solicitáran.

La Oficina de internacion ha colocado de este modo 10,118 inmigrantes en el interior de la República, dando trabajo á todos los recién llegados y evitando la emigracion que la paralizacion de las industrias en Buenos Aires y Santa-Fé, debia haber producido en mayor escala.

Las colonias en general han sufrido en sus labranzas, pues el año que ha pasado no les ha sido propicio. Algunas acudieron al Poder Ejecutivo pidiendo préstamos de dinero que no pudo serles concedido. Las demas tratan de reparar por sí mismas sus males y se preparan á compensar el año de escasez en los abundantes y ópimos frutos que una estacion favorable les promete para el año entrante.

El desembarco gratis de los inmigrantes, se ha hecho en 1876 sobre 5,419 personas, costando cada una 46 centavos 99 contra 81.74 que costó el año anterior. La Capitanía del Puerto concurre á este servicio con los buques del Estado, produciendo esta notable economía.

Los inmigrantes alojados en el Asilo han sido 3949.

El Presupuesto del año 1876 asignaba la suma de \$fs. 269,160 para los gastos de la inmigracion y no se han gastado sino \$fs. 138,345.87, resultando así una economía en esta reparticion de \$fs. 130,814.13.

Las comisiones creadas por el Presupuesto vigente en las Provincias están llamadas á aumentar el número de los inmigrantes colocados en el interior.

En Marzo del año anterior fueron suprimidos por razon de economía siete Agentes de Inmigracion. Todos ellos contestaron ofreciendo gratuitamente sus servicios que han seguido prestando generosamente y cumpla con el deber de hacer público este acto de desprendimiento que tanto honra á sus autores.

C O R R E O S

La renta de Correos ha aumentado en el año de 1876 en \$fs. 59,069 sobre 1874 y en \$fs. 34,997 so-

bre el de 1875, habiendo alcanzado en su totalidad á \$fs. 247,825.23.

Al mismo tiempo se ha economizado en el Presupuesto de esta reparticion la cantidad de \$fs. 222,647.87 durante el mismo año 76, habiendo ascendido los gastos en su totalidad á \$fs. 364,684.69.

Se vé pues que hay siempre un déficit de pesos fuertes 116,859.46 que tiene que ser llenado por la Nacion para el pago de este servicio. Examinando la forma en que se ha producido el aumento notado en 1876 de la renta, se vé que él se ha verificado en las Provincias siguientes: Buenos Aires, Entre-Rios, Santa-Fé y Corrientes.

Este aumento en el Litoral se esplica en parte por la inteligente vigilancia con que han sido inspeccionados los Correos, sobre todo en Entre-Rios.

Con la incorporacion de la República á la liga de Berna que ofrece nuevas facilidades á la trasmision de la correspondencia, se obtendrá para el año próximo seguramente, un considerable aumento en la renta de Correos.

Han sido despachadas por el Correo, durante el año 1876, la cantidad de 4,656,710 cartas y 2,457,390 paquetes de impresos.

Hay un aumento de 76,404 eartas sobre las transmitidas en 1874 y de 318,522 sobre 1875.

Las notas Oficiales transmitidas en 1876 han subido

á 299,115, habiendo sido solo 241,143 en 1874 y 267,166 en 1875, lo que demuestra un considerable aumento en el movimiento administrativo del país.

La Direccion General de la Liga de Berna, comunicó que la mayor parte de las naciones de Europa se habian adherido á la Convencion y en vista de la urgencia que habia por nuestra parte en incorporarnos á ella se dictó el Decreto de 15 de Diciembre de 1876 autorizando al Ministro Argentino en Francia para gestionar dicha incorporacion para el 1º de Setiembre de este año, con cargo de dar cuenta al Honorable Congreso de esta medida, como tengo el honor de hacerlo.

En el mes de Diciembre ppdo., fué organizada la Direccion General de Correos en cuatro divisiones dirigidas por cuatro gefes superiores con atribuciones propias.

La rapidez y exactitud del servicio han ganado mucho con esta medida que ya era requerida por la importancia de esa reparticion.

La Ley postal que es la primera que rige en el país se cumple estricta y enérgicamente por la Direccion General.

En cuanto á las Tarifas, V. H. ha sido informada por Mensaje especial de las nuevas necesidades sentidas y en estos momentos se discute el proyecto correspondiente.

T E L E G R A F O S

—

La renta de telégrafos ha disminuido algo. En el año de 1875 fué de \$fs. 132,766.94 y en 1876 ha sido de \$fs. 125,426.73.

En compensacion los gastos han disminuido tambien considerablemente, habiendo mejorado el servicio. En 1875 ascendieron á \$fs. 194,254.83 y en 1876 solo llegaron á \$fs. 166,276.30.

Entre las entradas y los gastos hay así un déficit de \$fs. 40,849.57.

Este será cubierto en breve, cuando mejoradas las líneas, se economice mas en su conservacion y por el aumento natural de la comunicacion telegráfica.

La cifra de los despachos telegráficos espedidos en 1876 ascienden á 276,133, de estos 47,102 oficiales.

En 1875 fué de 277,252, de estos 48,906 oficiales.

La estension de las líneas telegráficas de propiedad de la Nacion, es de 5329 kilómetros.

De acuerdo con la Ley General de Telégrafos, se aprobó en 28 de Diciembre ppdo. un Reglamento de Telégrafos, cuya observancia dá los mejores resultados.

Se halla actualmente discutiéndose en el Honorable

Congreso el proyecto de tarifa para el Telégrafo y escuso entrar en consideraciones aquí que se os han dado detalladamente en los mensajes respectivos.

El telégrafo no es entre nosotros, como en ninguno de los países que nos son análogos, un negocio ni una fuente de recursos.

Cuando se tiene que proveer á la conservacion y servicio de mas de mil leguas de líneas Nacionales que se estienden por una superficie de territorio inmenso y despoblado, se concibe las dificultades con que tocará su administracion y la pequeñez de sus rendimientos comparados con los gastos.

Debo hacer notar sinembargo, que, dadas estas condiciones especiales á que se hallan sujetas las líneas Nacionales; dada la gran cantidad de despachos oficiales, que tienen que ser preferidos en la trasmision, y lo difícil que es concentrar en una sola Direccion la vigilancia y la administracion de una red tan estensa, el telégrafo ha seguido una marcha regular y hoy puede sin duda ninguna decirse que su servicio es completo.

La memoria de la Direccion que os es conocida entra en detalles del ramo, que os darán una idea mas exacta de la importancia que hoy tiene, así como de la inteligencia y competencia con que es dirigido este servicio.

F E R R O - C A R R I L E S

—

FERRO-CARRIL DE CÓRDOBA Á TUCUMAN

Esta línea inaugurada el 1° de Noviembre de 1876 tiene una longitud de 546 k. 414^{ms}. El producto bruto de la explotación durante 1876, ha sido de \$f. 183,125.52, de los cuales corresponden al Gobierno el 20% ó sean \$fs. 36,625.10.

La liquidación final de los gastos de construcción no se ha terminado todavía, pero se ha pagado por los certificados mensuales hasta la fecha, la cantidad de \$fs. 8,497,225.

Según los cálculos del Departamento de Ingenieros, el servicio de explotación costará \$fs. 180,000 al año.

Considerando que el producto bruto puede aumentar en el corriente año un 30% sobre el del año 1876, puesto que el tráfico se vá á hacer en toda la extensión de la línea, se puede preveer un producto bruto de \$fs. 240,000 en el año actual.

En el primer trimestre de este año ha alcanzado la entrada á \$fs. 67,000.

Al ejecutarse el contrato de construcción y verificarse la liquidación de las diversas secciones del camino, se presentaron numerosas cuestiones en que se hallaban

en oposicion las opiniones de la Empresa con las del Gobierno, siendo necesario someter su resolucion al fallo de una comision arbitral, elegida entre los miembros mas distinguidos del foro y de la ingenieria. Esta Comision ha terminado sus trabajos pudiendo asegurarse que han sido resueltas con arreglo á equidad todas las cuestiones que le fueron sometidas.

Terminada la construccion y vencido el contrato de explotacion que reja, el Poder Ejecutivo creyó mas conveniente hacerse cargo de la explotacion del Ferrocarril, para poder apreciar por sí mismo sus resultados. Nombró un Administrador General, dependiente de una Comision Directiva residente en Tucuman y formada por ciudadanos respetables á cuyo cargo se halla la direccion de la explotacion.

F E R R O - C A R R I L A N D I N O

Habiendo terminado en el mes de Agosto de 1876 el plazo de un año durante el cual la Empresa constructora de la 2ª seccion garantía las obras y debia atender á su conservacion, se recibió definitivamente la línea.

El producto bruto de la explotacion desde el 4 de Diciembre de 1875 al 3 de Diciembre de 1876 asciende á \$fs. 83,748.32 correspondiendo al Gobierno segun el contrato de explotacion el 20%, ó sean \$fs. 16,749.66.

Durante el año 1875 los productos brutos de la primera seccion, alcanzaron á \$fs. 90,433 y los gastos á \$fs. 83,600 lo que daba un beneficio de \$fs. 6833.

Si el Gobierno hubiese seguido con la explotacion de la línea, los gastos habrian aumentado, puesto que iba á hacerse el servicio sobre una estension de 132 k. mas, de manera que hubiera llegado cuando menos á \$fs. 100,000 y el resultado hubiese sido una pérdida de 17,000 próximamente.

En esta línea faltaba el telégrafo desde Rio 4° á Mercedes y en ejecucion de la ley dictada por V. H. fué contratada su construccion con el mismo Empresario Señor Rogers.

FERRO-CARRIL PRIMER ENTRERIANO

Esta línea necesita reconstruirse casi en su totalidad para que pueda prestar los servicios á que está destinada.

La explotacion durante el año 1876 ha dado una pérdida de \$f. 5,931.26.

En vista de eso el Poder Ejecutivo dictó un decreto invitando á los accionistas á que renunciáran á sus derechos sobre la línea, en cuyo caso el Gobierno se haria cargo de su reconstruccion. Los accionistas principales han escuchado este consejo y en una asamblea

se decidió esta cuestion de acuerdo con lo propuesto por el Gobierno.

El proyecto correspondiente os ha sido presentado y depende de vuestra sancion.

FERRO-CARRIL CENTRAL ARGENTINO

El producto bruto correspondiente al año que empieza el 17 de Mayo de 1875 y termina el 17 de Mayo de 1876, ha disminuido con respecto al del año anterior en \$fs. 191,967.62. La cantidad que por garantia tiene que abonar el Gobierno á la Compañía segun las cuentas presentadas por la Administracion, es de \$fs. 31,146.84.

De Mayo de 1876 en adelante, la disminucion en los productos ha sido mucho mas considerable y puede calcularse en un 50%. Los gastos han disminuido en una proporcion menor.

De acuerdo con la ley que autorizó al Poder Ejecutivo para estender la garantía de la Nacion al importe de las obras de empalme de los Ferro-Carriles Central y de Tucuman se ha formulado con la administracion del Ferro-Carril Central un contrato cuya aprobacion depende del arreglo de ciertos puntos aun en discusion.

El Ministerio se ocupa actualmente en esto y una vez terminadas las dificultades os será presentado á vuestra aprobacion.

FERRO-CARRIL DEL ESTE

Desde su apertura al servicio público esta línea ha dado pésimos resultados económicos. Segun la cuenta presentada por el Administrador, el Gobierno tendrá que pagar por la garantía correspondiente al año 1876 la cantidad de \$fs. 327,936.

El Departamento de Ingenieros ha indicado al Gobierno la necesidad de que ordene á la Compañía reduzca los gastos de explotacion que son exagerados, y el Ministerio así lo ha ordenado, declarando que no se reconocerá como gastos de explotacion por los años 1877 y 78 á los efectos de la garantía, sino la cantidad anual de \$fs. 80,700.

FERRO-CARRILES CONCEDIDOS

Desde el último año transcurrido no se ha dado principio á ninguna obra de las líneas concedidas.

Actualmente se organiza el personal que bajo la direccion del Departamento de Ingenieros vá á emprender en breve los estudios de la prolongacion del Ferro-Carril hácia Salta y Jujuy. Se habrian ya empezado, á no haber sido necesario efectuar de preferencia los trabajos de defenia de los puentes de la 4ª seccion, en que ha estado ocupado el Ingeniero que ha de dirigir aquellos estudios.

PUENTES Y CAMINOS

La escasez de recursos ha impedido la construcción de varios puentes y caminos proyectados. Se han conservado los existentes en cuanto ha sido posible.

Las obras de defensa del Puerto de Santa-Fé han sido terminadas quedando la ciudad garantida, pero se hace necesario complementarlas con ciertos perfeccionamientos que han sido propuestos para dejarlas enteramente acabadas, y el Ministerio estudia este asunto para realizarlo lo mas económicamente posible.

El edificio para Correos y Telégrafos en Buenos Aires quedará terminado dentro de este año.

El contrato para las obras del Puerto del Rosario con la Compañía del Central ha encontrado sérios obstáculos para su realización debido á las modificaciones introducidos por el Honorable Congreso en el proyecto del P. E.

Se han entregado al Director Residente en Buenos Aires, cuadros estadísticos sobre el movimiento del Puerto del Rosario en que se demuestra que las entradas probables pagaran el interes del capital empleado; y se le ha ofrecido solicitar la modificación del artículo de la Ley que se refiere á la espropiación de las obras y que fué uno de los inconvenientes mas sérios que encontraba el Directorio en Londres para levantar el capital indispensable á la realización de la obra.

AGRICULTURA Y ESTADISTICA

Siguiendo el plan de economía que se trazó el Poder Ejecutivo, este Ministerio creyó conveniente suprimir las comisiones sucursales de estadística en las Provincias. Pero habiéndose establecido en la Ley del Presupuesto por el Honorable Congreso, comisiones de inmigracion en cada una de las capitales de Provincia, quedaron refundidos en ellas los trabajos relativos á la estadística agrícola Nacional.

Así mismo, con el objeto de que los conocimientos útiles sobre esos ramos de tanta importancia tuvieran la mayor difusion en el país, se aceptó la propuesta presentada por el Gefe interino del Departamento de Agricultura, para costear con la partida asignada en el Presupuesto para publicacion del informe, un periódico en que se dieran á luz todos los documentos de esa reparticion y que compilado al fin de cada año, sirviera de informe general. Así se ha hecho hasta el presente.

Las comisiones creadas por el Presupuesto vigente, han sido especialmente encargadas de continuar el laborioso é importante trabajo de formar el cuadro de la

estadística agrícola de la República y puede esperarse que pronto se conseguirá terminarlo.

Entre tanto son dignos de ser presentados á vuestra consideracion, entre otros ya publicados, los datos que ofrece la parte recolectada de la Provincia de San Juan y que son los siguientes:

TRIGO	{	cuadras sembradas	6,647
		arobas cosechadas	1,535,221
		Valor . . . \$fs.	478,331
MAIZ	{	cuadras sembradas	1,505 ^{1/2}
		arobas cosechadas	146,791
		Valor . . . \$fs.	64,254
Alfalfa, cuadras sembradas		38,594	
Viñas, idem idem		1,239	
Número de cepas		1,788,315	
Galones cosechados		2,571,970	
Valor \$fs.		277,578	

Este pequeño ejemplo de la riqueza agrícola que se contiene en cada una de nuestras Provincias, basta para manifestar la importancia de un trabajo que servirá para revelarnos á nosotros mismos nuestras principales fuentes de vida.

El Departamento, aunque en menor escala, ha seguido repartiendo semillas al interior, y del Jardin de aclimatacion han sido sacados para ser distribuidos entre los agricultores y jardineros, á lo menos veinticinco mil plantas diversas.

Este establecimiento imponia, no obstante, gastos graves y el Poder Ejecutivo creyó tambien conveniente su supresion. En la rijidez de las economías que se impuso el Poder Ejecutivo, solo podía consentir en la subsistencia de aquellos servicios que fueran evidentemente necesarios. El Jardín de aclimatacion, aunque prestó siempre muy buenos servicios á la plantacion en general, no era sin embargo una necesidad apremiante, y fué en consecuencia suprimido, donándose las plantas útiles existentes á la Provincia de Buenos Aires para que les diera el destino mas apropiado.

El Informe especial del Departamento de Agricultura y sus anexos contienen todos los demas datos que se refieren á esa reparticion.

Al terminar este informe debo hacer presente al Honorable Congreso que dificultades insuperables me han impedido cumplir antes este deber constitucional, que se ha retardado aun mas por el hecho de haber aceptado la Comision política que el Señor Presidente de la República se dignó confiarme cerca del Gobierno y pueblo de Santa-Fé, á fin de estender hasta él los beneficios de la conciliacion que hoy es el sentimiento y la aspiracion universal de la Nacion.

Setiembre 1° de 1877.

S. DE IRIONDO

ÍNDICE DE LOS ANEXOS

	<u>Páginas</u>
A. Relaciones con las Provincias	
Estado de sitio en el Litoral—Tercera rebelion de Lopez Jordan.	3
Limites entre Santiago y Catamarca.....	9
B. Ferro-Carriles	
Tucuman á Jujuy	21
Central Norte	29
Arbitrage	60
Informe sobre su explotacion en el primer trimestre de 1877	101
Andino	163
Central Argentino	167
Argentino del Este	171
Primer Entre-Riano.....	179
Varios.....	180
C. Correos y Telégrafos	
Correos.....	189
Telégrafos	198
D. Inmigracion y Colonizacion.....	211
E. Puentes y Caminos.....	213
F. Obras Públicas.....	219
G. Exposiciones	
De Filadelfia.....	262
Del Club Industrial.....	268
De Paris para 1878	280
H. Varios	
Repatriacion de los restos del General San Martin.....	283
Gobierno del Chaco	285
Oficina de marcas de fábrica.....	286
Apéndice	293

ANEXO A

RELACIONES CON LAS PROVINCIAS

Estado de Sitio en las Provincias del Litoral. — 3.^a rebelion de Lopez Jordan.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 27 de 1876.

Siendo un deber del Poder Ejecutivo preservar el orden público; hallándose invadida por grupos armados la Provincia de Entre Rios, y teniéndose conocimiento pleno de hallarse próximo á estallar un plan de conspiracion que se estiende á las cuatro provincias litorales;

El Presidente la República, en acuerdo general de Ministros, y en uso de las facultades que le atribuye el artículo 86 inciso 19 de la Constitucion—

DECRETA:

Artículo 1.^o Decláranse en estado de sitio las provincias de Entre-Rios, Corrientes, Santa-Fé y Buenos Aires, hasta la próxima reunion del Congreso Nacional.

Artículo 2.^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA

O. LEGUIZAMON—B. DE IRIGOYEN—V. DE LA
PLAZA—A. ALSINA.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

A SUS CONCIUDADANOS

Acabo de firmar el decreto que declara el estado de sitio en las cuatro provincias del litoral, despues de haber largamente deliberado con los ministros que comparten conmigo las responsabilidades del mando.

No necesito justificar esta medida, puesto que el gobierno actual la adopta, porque dos años de la politica mas conciliadora y benévola, sin represiones y hasta sin actos de autoridad en presencia del desacato y de la licencia bajo todas sus formas, nos dan derecho para ser creidos cuando afirmamos que procedemos de este modo ante circunstancias que son supremas.

El plan insurreccional tiene por teatro principal las provincias del litoral, y el Gobierno conoce todos sus medios de accion y hasta las horas designadas para sus pronunciamientos. La Nacion podria sobradamente reprimirlo en medio de la sangre y con la fuerza; pero es mas digno de la política de un Gobierno, prevenir grandes males, usando de las facultades que la Constitucion misma ha puesto con este designio en sus manos.

Viene un momento en que habria debilidad culpable en no usar de los medios de compresion que han creado las constituciones de todos los paises: y este momento ha llegado para nosotros ante la insurreccion que estalla, y despues de dos años de haber agotado la clemencia.

Es un deber salvar la sociedad y la ley por los medios vigorosos que la sociedad y la ley han establecido para su defensa.

Llamo á mis conciudadanos *al órden*, porque una hora mas tarde seria necesario llamarlos *á las armas*.

N. AVELLANEDA.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 21 de 1876.

Al señor Juez de Seccion de Entre-Rios.

El señor Presidente de la República opina, que el rebelde Lopez Jordan podia ser en rigor juzgado por un consejo de Guerra, por haber sido vencido por las fuerzas Nacionales, capturado con las armas en la mano, formado ejércitos y dado batallas en todos los movimientos subversivos, que iniciados y dirigidos por él, han tenido por teatro la Provincia de Entre-Rios.

Pero teniendo en cuenta que la guerra está concluida, la Provincia de Entre-Rios pacificada, y hallándose al mismo tiempo en ejercicio los tribunales ordinarios, tanto nacionales como provinciales, el señor Presidente ha resuelto que el mencionado rebelde sea sometido á la accion de aquellos, sin pérdida de tiempo.

En tal concepto, este Ministerio espera que el señor Juez procederá á la apertura de la causa, habilitando los dias del feriado que aún faltan.

El señor Juez no necesita ser estimulado en su celo, puesto que sabe cuánto el trascurso del tiempo enerva la eficacia de las sentencias, en esta clase de asuntos.

Dios guarde V. S.

SIMON DE IRIONDO.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 21 de 1876.

Al señor Juez Federal de la Sección de Entre-Ríos

Con esta fecha se ordena al señor general don Juan Ayala, que haga entrega á V. S. del rebelde Ricardo Lopez Jordan, sujeto al juicio de los tribunales federales.

La custodia y seguridad del preso ha sido encomendada al mismo general, hasta tanto que V. S. disponga otra cosa.

Dios guarde á V. S.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 24 de 1877.

Habiendo solicitado el Gobierno de esta Provincia que se suspenda el estado de sitio, al objeto de las elecciones que deben tener lugar el dia 25 del corriente ;

El Presidente de la República—

DECRETA:

Artículo 1º Suspéndese el estado de sitio en la Provincia de Buenos Aires, por el dia 25 del corriente.

Artículo 2º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO—BERNARDO DE IRIGOYEN—V. DE
LA PLAZA—O. LEGUIZAMON—A. ALSINA.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Mayo 7 de 1877.

Al Señor Gefe del Departamento de Policia.

El Decreto que declaró en estado de sitio las Provincias del Litoral, tenia por término la reunion del Congreso.

En consecuencia, hallándose este reunido, el estado de sitio ha cesado.

V. S. debe dar por revocadas ó suspendidas en sus efectos, todas las medidas que le fueron comunicadas en virtud del estado de sitio.

Dios guarde á V. S.

SIMON DE IRIONDO.

Limites entre Santiago y Catamarca.

Santiago del Estero, Enero 9 de 1877.

Al Exmo. Señor Ministro Secretario de Estado en el Departamento del Interior, Doctor Don Simon de Iriondo.

Agotados todos los medios conciliatorios que dictan la prudencia y el buen derecho que asiste á este Gobierno, en la desagradable emergencia surgida con el de la Provincia de Catamarca, sobre límites territoriales, y de que ya V. E. y el Señor Presidente de la República tienen antecedentes oficiales, he resuelto dirigirle la presente nota, á los objetos que paso á espresar.

En comunicaciones telegráficas, este Gobierno dió cuenta de que el de Catamarca ocupó con fuerza armada las Estaciones Iriondo y Lavalle, puntos limítrofes de los territorios de ésta y aquella Provincia, que indudablemente pertenecen á la primera y que los ha poseido quieta y pacíficamente desde tiempo inmemorial, sin que las autoridades de Catamarca hubieran ejercido ni pretendido ejercer acto alguno jurisdiccional en los mencionados puntos; y recién en la época á que se refieren las comunicaciones citadas, el Gobierno de Catamarca, introduce fuerza armada á esta Provincia, ocupando violentamente lo que no le perteneció jamás.

Si un atentado semejante es odioso entre particulares y debe ser rigurosamente reprimido segun los preceptos del derecho comun, con mayor razon debe serlo un acto como el de que se trata, perpetrado de Provincia á Provincia, sin respetar las disposiciones constitucionales que las erigen en Estados soberanos é independientes, y que no tienen, sin embargo, el derecho de hacerse justicia á sí propias por medio de la fuerza, sin constituirse por ese solo hecho, en estado de guerra civil, calificado de asonada ó sedicion, que el Gobierno General tiene el derecho y el deber de castigar severamente.

Sus quejas ó diferencias, deben ser, pues, dirimidas por el poder que establece la Constitucion de la Nacion para tales casos: la Corte Suprema de Justicia (Art. 109).

Es en virtud de esto, y á pesar del indisputable derecho que este Gobierno tiene en el territorio invadido por el de Catamarca, que no ha rechazado la fuerza con la fuerza, para hacer desalojar al intruso, y ha ocurrido al Ejecutivo Nacional, pidiéndole que intervenga en el caso, á fin de no verse injustamente empeñado en una cuestion que carece absolutamente de razon de ser, y que seria ruinoso para el causante, por su injustificable proceder.

¿Y qué móviles habrán impulsado al Gobierno de Catamarca á un atentado semejante?—¿Serán los intereses que principian á desarrollarse en las Estaciones ó territorios indicados?

No quisiera creerlo este Gobierno, á pesar de indicárselo así el espíritu é índole de la cuestion; porque entonces seria preciso suponer que hay gobiernos que se guian del principio utilitario, ó proceden con el derecho del mas fuerte ó del mas audaz, lo cual es un absurdo y un delito de Estado á la vez, como quiera que subviere los principios fundamentales de la Nacion.

¿Qué derecho invoca, entonces el Gobierno de Catamarca, en un proceder tan insólito?—¿El que le dá su cédula ereccional; el límite que demarca su Constitucion? Vamos á verlo.

La cédula espedida en Madrid el año de 1679, y el deslinde practicado en consecuencia, por el Capitan D. Diego de Agüero, Alcalde de 2º voto, y el Capitan D. Laureano Carrizo de Andrada, Regidor y Medidor de tierras, por mandato del Gobernador y Capitan General de la Provincia, Don Fernando Mendoza Mate de Luna en 1684, dán por límites de las Provincias de Santiago y Catamarca, el carril que pasa por la falda de la Sierra de Guayamba, tocando Simogasta, Obanta y otros puntos, que se encuentran á distancia de dos, tres y mas leguas al Oeste de la línea férrea, y por consiguiente de las seis estacionas que están ubicadas en esta Provincia, y son : «Recreo,» «San Antonio,» «Frias,» «Iriondo,» «Lavalle» y «San Pedro.»

Y notaré de paso, que el Gobierno de Catamarca, por una singular contradiccion, se apodera de las Estaciones «Iriondo» y «Lavalle», dejando la Estacion «Frias» al Sud, que está mas distante de la línea y por consiguiente mas próxima á la línea divisoria de ambas Provincias.

La Constitucion de la Provincia de Catamarca, en su artículo 1º, cuyo texto me permito transcribir, dice: «La Provincia de Catamarca es parte integrante de la Confederacion Argentina.—Sus límites territoriales son los mismos que le están demarcados por el deslinde y amojonamiento, practicados en el año de mil seiscientos ochenta y cuatro en virtud de la cédula real de su ereccion, espedida en diez y seis de Agosto de mil seiscientos setenta y nueve.»

Por las disposiciones mencionadas, y que deben servir de norma en el presente caso y especialmente por la Constitucion que ha jurado observar y hacer observar el Gobierno de Catamarca, no se esplica como provóque á este

Gobierno á una cuestion tan injusta, y que, como precedentemente he dicho, es un delito de Estado.

Llevada ante el poder competente, indudablemente, ordenaría éste, como medida prévia, la desocupacion ó restitucion de la cosa despojada, hasta tanto que en juicio contradictorio se resolviera cual de los contendores tiene razon, como lo previenen las disposiciones del derecho comun y las de la ley de enjuiciamiento para los Tribunales Nacionales, segun se practica con los particulares, condenando en costas, costos, daños y perjuicios al temerario despojante; pues en ninguna manera quedaria un Estado Federal en condiciones menos ventajosas que un particular, á quien en casos como el presente se le restituye *ante todo* en la posesion de que fuera despojado, en virtud de aquel conocido axioma, de que *al espoliado debe restituírsele ante todo. Spoliatus ante omnia restituendus est.*

Pero antes de empeñarse indebidamente en cuestion, este Gobierno, solicitó, como lo hago por la presente nota, que V. E. diera órden terminante al de Catamarca, que por lo menos respete el *uti possidetis* dejando las cosas en el estado que tenian antes; pero seguir ocupando por la fuerza el territorio de que se ha apoderado, no es, Exmo Señor, dejar las cosas en el estado que tenian antes, no es respetar el *uti possidetis*, desde que continua el despojo, desobedeciendo el mandato de V. E. contenido en la órden telegráfica de 10 de Octubre del año próximo pasado.

Como se lo manifestaron á V. E. en Tucuman, el ex-Gobernador Señor Santillan y el actual Ministro de Gobierno, las autoridades de Catamarca no solo no han desalojado el territorio ocupado, sinó que persisten en su temeridad, llevándola al grado de amenazar el Comisario Toranzo, gefe de las fuerzas intrusas, á un Comandante de esta jurisdiccion, significándole que se vendria hasta la Villa de la Punta de Maquijata.

Por lo que V. E. pudiera necesitar ver testualmente la Real Cédula y las diligencias de deslinde á que me he referido, le remitiré por el próximo correo, todas esas piezas en cópias debidamente legalizadas, y tambien me permito indicarle que las Estaciones del Ferro-Carril á Tucuman, lo mismo que la línea del deslinde, están perfectamente demarcadas en el mapa confeccionado en 1875 para la Exposicion de Filadelfia.

Termino la presente, Señor Ministro, rogando á V. E. se digné hacer efectiva la órden telegráfica que antes he mencionado, á fin de que el Gobierno de Catamarca desaloje inmediatamente el territorio que ocupa de esta Provincia, sin perjuicio de seguir ó entablar la cuestion de límites ante quien corresponda.

Esperando una pronta resolucion sobre lo que demando, me es grato reiterar á V. E. las seguridades de mi particular aprecio y respeto.

Dios guarde á V. E.

JOSÉ BALTASAR OLAECHEA.
Misael Hernandez.

Febrero 7 de 1877.

Pase al Señor Procurador General de la Nacion, á cuyo dictámen se halla este asunto.

IRIONDO.

Exmo Señor:

La nota del Gobierno de Santiago se refiere á antecedentes oficiales, que no me han sido pasados.

En ella se menciona tambien, sin agregarse, una órden telegráfica del Presidente de la República, de 10 de Octubre pasado, al Gobernador de Catamarca para que respe-

tase la posesion en que estaba Santiago, de las Estaciones disputadas.

Prescindiendo de todo esto, que no conozco, debo solo decir á V. E. que aquí no se trata de hostilidades entre dos Provincias, que pudieran justificar una intervencion Nacional, ni tampoco de quejas contenciosas, cuya decision pudiera corresponder á la Corte Suprema.

La cuestion que tienen entre sí los dos gobiernos es puramente de límites, cuya fijacion tanto respecto de los territorios Nacionales, como de los de Provincia, compete al Congreso.

Ejercitando esta atribucion, se declaró por el Congreso el año 62, que eran Nacionales todos los territorios existentes fuera de los límites ó *posesiones* de las Provincias, y se ordenó al Ejecutivo pedir á la mayor brevedad á los Gobiernos de Provincia, los conocimientos necesarios para fijarlos.

Reconociéndola por su parte casi todas las Provincias, entre ellas Catamarca, no fijan los límites en sus constituciones sinó provisoriamente, hasta tanto el Congreso resuelva.

Pero si ni V. E. ni la Corte podrian por todo esto intervenir en el asunto, al menos en la forma indicada por el Gobierno de Santiago, juzgo que ningun inconveniente habria en que el Ejecutivo Nacional continuase sus buenos oficios.

Despues del despedazamiento de las antiguas Intendencias, en virtud de la revolucion de Mayo, todos los límites de las Provincias quedaron de tal modo oscuros, que mas bien que cuestiones de derecho, lo son de hecho ó arbitraje.

Santiago, Catamarca y Tucuman formaron, como se sabe, una Provincia, con este último nombre por decreto de Octubre 8 de 1814, y se mantuvieron así, hasta que un

nuevo despedazamiento separó el año 20 á Santiago y el 21 á Catamarca, de Tucuman.

Es sabido tambien que por el Este Catamarca no toca con Santiago sinó por una línea de estancias escalonadas hasta el Rio Albigasta, confundiéndose de este modo los límites interprovinciales con los particulares, y haciendo dudosas las posesiones de la Provincia.

Las Cédulas, ademas, de merced de estos territorios y de fundacion de sus pueblos, no trazaron sinó líneas generales de rios, montañas ó caminos, que esperan todavia el estudio práctico para ser determinados.

La accion, pues, del Gobierno General podria en esta situacion, y mientras los límites no se fijan por el Congreso, ser muy benéfica en todos los casos, y en este mismo, exitando á los Gobiernos de Santiago y Catamarca á someter su cuestion á un fallo arbitral, con sujecion á la aprobacion del Congreso.

Buenos Aires, Marzo 2 de 1877.

C. TEJEDOR.

Abril 9 de 1877.

Transcribese en contestacion el dictámen del Señor Procurador General.

IRIONDO.

A S. E. el Sr. Gobernador de la Provincia de Santiago del Estero. (1)

Oportunamente fueron recibidas en este Ministerio las notas que V. E. remitió relativamente á la cuestion sostenida entre V. E. y el Gobierno de Catamarca, sobre los límites de ambas provincias.

El Sr. Presidente de la República despues de imponerse del asunto tuvo á bien consultar la opinion del Sr. Procurador General de la Nacion, quien la ha dado en el informe cuya cópia autorizada se adjunta.

El Sr. Presidente de acuerdo con las indicaciones de este informe y aun ántes de él, ya se habia dirigido á V. E. telegráficamente, incitando su patriotismo á fin de evitar todo conflicto entre provincias limítrofes producido por una cuestion que ninguna de ellas podrá resolver por sí, ante la disposicion terminante de la Constitucion y de la ley del H. Congreso. — Es así como siguiendo aquella amistosa intervencion me ha encargado nuevamente dirigirme á V. E. manifestándole la conveniencia y aun la necesidad de sacar la cuestion del terreno inadecuado en que se halla y librarla á la decision de árbitros amigables, que estudiando imparcial y detenidamente todos los antecedentes de ella, formulen una resolucion que pueda ser sometida á la aprobacion del H. Congreso.

Procediendo de esta manera habrá dado V. E. una prueba mas de adhesion á los principios de buen gobierno y de respeto por la Constitucion Nacional que todos debemos acatar.

El Sr. Presidente espera que accediendo V. E. á estas indicaciones se servirá dar aviso á este Ministerio de la re-

(1) Otra igual al Gobernador de Catamarca.

solucion que adopte, á fin de devolverle todos los antecedentes remitidos para que puedan ser tomados en consideracion por los árbitros.

Aprovecho con placer esta nueva oportunidad de reiterar á V. E. la espresion de mi distinguido aprecio.

(Firmado) —

SIMON DE IRIONDO.

Julio 6 de 1877.

Al Sr. Procurador General de la Nacion.

De acuerdo con lo pedido por el Sr. Procurador, se le acompaña la nota del Gobierno de Santiago fecha 9 de Enero del corriente año.

Dios guarde al Sr. Procurador General.

SIMON DE IRIONDO.

Exmo. Señor:

Antes se pedia por el Gobierno de Santiago una orden de V. E. para que el de Catamarca desocupase inmediatamente el territorio de su Provincia.

Se trataba de las estaciones Iriondo y Lavalle, que Santiago pretendia haber poseido desde tiempo inmemorial, y que en momentos de ponerse al servicio público habian sido violentamente ocupadas.

El mismo Gobierno, acompañando unas notas cambiadas comunica ahora que el de Catamarca, no solo sostiene sus derechos á dichas estaciones, sino tambien á la estacion Frias «la cual dista de la línea divisoria mas de dos léguas en momentos de trasarse un pueblo; pidiendo la suspension

de todo procedimiento» hasta tanto sean desliadados por la autoridad competente los límites de una y otra Provincia.»

La cuestion pues entre Catamarca y Santiago, es siempre la misma, alegando aquella la cédula número 1679 con el deslinde de 1684, y esta la posesion inmemorial. El juicio arbitral provisorio que propuse antes, es lo único que ha de esclarecer estos puntos. Podria V. E. dirigirse en este sentido á ambos Gobiernos, ó en caso contrario pedirle las pruebas de sus pretensiones para ser dirigidas al Congreso, única autoridad que por la Constitucion fija los límites internacionales como provinciales.

Buenos Aires, Julio 7 de 1877.

C. TEJEDOR.

Buenos Aires, Julio 14 de 1877,

Contéstese lo acordado.

IRIONDO.

ANEXO B

FERRO-CARRILES

Ferrocarril de Tucuman á Jujuy.

Buenos Aires, Diciembre 21 de 1876.

A S. E. el Señor Presidente de la República Doctor D. Nicolás Avellaneda.

Cumpliendo la orden que V. E. me trasmitió por telégrafo, durante mi permanencia en Tucuman, he reunido datos referentes á la prolongacion del F. C. C. Norte hasta Salta y Jujuy, consultando á varias personas que tienen conocimientos exatos de la localidad y de las producciones del suelo, y especialmente al ingeniero de la 4^a seccion, Don Federico Stavelius, que conoce la mayor parte del trayecto. Con estos antecedentes y el informe del Ingeniero Moneta, del reconocimiento que hizo por cuenta de los señores Brassey y Whites, y Wheelwright en 1866, de ese mismo trayecto, puedo pasar á V. E. un informe aproximado sobre la materia.

Para la prolongacion del F. C. Central Norte, saliendo de Tucuman hácia Jujuy, se presentan dos trazados, uno al Oeste y otro al Este. Los dos se unirian en las inmediaciones del Rio de las Piedras, próximamente 185 ks. por la línea Este y 170 por la del Oeste.

Segun los datos que se me han suministrado la línea del Este ofrece ventajas de consideracion sobre la del Oeste, á

pesar de ser próximamente 15 ks. más larga, pues hay menos rios que atravesar; el mas grande de estos (el Salí) presenta un paso fácil con barrancas altas y firmes. Esta línea atraviesa la parte mas rica del Norte de la Provincia de Tucuman, donde hay bosques de madera de todas clases y de superior calidad, ricas caleras, estensas superficies de terreno bajo cultivo, grandes estancias, y por lo general, el trayecto es bastante poblado, siendo el terreno muy firme.

Las poblaciones que se encuentran sobre la línea Este, son: La colonia Mocomita, Ramada, Rodeo, La Cruz, Tarruca, Pampa, Puesto, Burruyaco, Chilca, Urueño, Cañas, Madariaga, Siuvolar, Juntos hasta Rio de las Piedras.

La línea Oeste, pasaria por las poblaciones siguientes: Tapia, Vipos, Alurralde, Trancas, Rosario de la Frontera, Metan y las Conchas—De estas poblaciones, las tres últimas que son las mas importantes, quedarian tambien muy cerca á la línea Este. La línea del Este pasa al pié de una tierra que divide las aguas que tienen su salida, unas por el rio Salí y las otras por el Salado (Juramento). Como la línea cruzaria á corta distancia del punto culminante, es claro que siguiendo esta, se tendria que atravesar mucho menos agua que en la del Oeste, que tiene que dar paso á todas las aguas de la sierra de Tucuman y de una superficie mucho mayor.

Los rios y arroyos que se tienen que cruzar con la línea del Oeste, hasta el punto de union, son:

Arroyo del Saladillo, rio de Tapia, rio de Vispas, rio de Alurralde, rio Acequiones, rio del Tala (el Salí) un arroyo sin nombre, rio del Rosario, arroyo del Pozo Verde, rio de las Cañas, rio de Talitas, rio de Jatasto, rio de Metan, rio de las Conchas y un arroyo sin nombre. Todos son muy esplayados, llenos de piedras, arrastran árboles y no tienen un cauce seguro.

El Tala (Salí) es en este punto muy ancho y esplayado; ofrecería mucha dificultad para la construcción de un puente.

Los ríos que se tienen que atravesar con la línea Este, son: río Salí (de 8 á 10 ks. de Tucumán), arroyo Tajamar, arroyo Burruyaco, arroyo Urucño, (límite de la provincia) arroyo Blanco, arroyo del Potrero, arroyo de las Cuchillas, río de los Horcones, río de las Cañas, río de las Juntas, (Jatasto y Metán) río de las Conchas y un arroyo sin nombre.

La línea Este atraviesa cinco ríos y siete arroyos, y la del Oeste once ríos y cuatro arroyos. Los ríos en la línea del Este tienen su curso más regular y determinado, aun cuando hay algunos que tienen las barrancas bajas.

La línea del Oeste pasaría en los primeros 50 ks. por terrenos muy quebrados, donde habría que ejecutar trabajos de importancia, y seguiría después en un suelo de arena fina, poco aparente para la formación de terraplenes. En una extensión de 18 á 20 ks. se cruzarían terrenos muy fangosos é inundados. La línea Este tendría en casi todo el trayecto un suelo firme y una topografía más fácil.

De lo que antecede se deduce, que es preferible la línea del Este. No obstante, antes de decidir cual es la más conveniente, conviene estudiar las dos para poder comparar las dificultades que ofrecen cada una, su costo, explotación, movimiento probable, etc.

El ingeniero Moneta en su informe, dice es más conveniente el trazado del Oeste, aun cuando reconoce que es más difícil, por ser más quebrado el terreno y más numerosos los ríos.

Según los informes que he podido obtener, no es conveniente unir directamente las ciudades de Salta y Jujuy, lo que también indica Moneta en su informe ya citado, á causa de las grandes diferencias de nivel en los puntos intermedios y los ríos tan difíciles para la construcción de puentes.

Generalmente se acepta el trazado de las Piedras á Jujuy con un ramal desde Cobos á Salta. Este ramal tendria mas ó menos 37 ks. de largo y no atravesaria ningun rio ni arroyo.

El rio de las Piedras fácilmente se puede cruzar con un puente de 60 á 70 metros. El Pasaje tambien se debe atravesar con un solo tramo. Entre estos dos rios hay otro de menos importancia, llamado rio Blanco.

El trayecto entre el rio de las Piedras y el Pasaje, es muy quebrado; desde el Pasaje hasta Jujuy no ofrece dificultad, aún cuando hay que atravesar un rio muy caudaloso, ancho, lleno de pedrones grandes y que tiene una corriente rapidísima. Este rio es el Mojotoro que se atraviesa antes de llegar á Campo Santo: en ninguna parte tiene ménos de 600 metros de ancho, generalmente tiene mas ó ménos 800.

Entre Pasaje y Cobos hay que atravesar los rios Amadores y Cobos, que son insignificantes, y dos arroyos— Entre Campo Santo y Jujuy hay que atravesar los rios del Perico, Blanco y Chico de Jujuy, son correntosos y llenos de piedras, pero no muy anchos. El trayecto desde el rio de las Piedras hasta Jujuy tendrá mas ó ménos 129 kilómetros de largo.

De lo espuesto se deduce la necesidad de proceder á hacer un estudio prolijo y tan completo como sea posible, para poder determinar el trazado mas conveniente para la prolongacion del F. C. Central Norte hácia Jujuy.

Con el personal que la ley del presupuesto asigna al Departamento de Ingenieros, y suponiendo que para el mes de Mayo próximo, se pueda disponer del que actualmente se ocupa en la inspeccion del F. C. á Tucuman, podria darse principio al trabajo sobre el terreno, organizando dos expediciones.

1° Una se ocupará en estudiar y recoger todos los datos que sean necesarios, para poder decidir cual de los dos trazados es mas conveniente entre Tucuman y Rio de las Piedras, confeccionando el proyecto correspondiente. Para esto se tendria necesidad de disponer de la suma de diez mil pesos fuertes 10,000 \$fts.

2° La otra se ocupará en hacer un prolijo estudio para determinar cual es el trazado mas conveniente adoptar, en el trayecto comprendido entre el rio de las Piedras, Salta y Jujuy. En seguida recogeria sobre el terreno los datos necesarios para confeccionar el proyecto definitivo, con todos los detalles de edificios, obras de arte, etc. para lo que se necesitaria disponer tambien de la suma de diez mil pesos fuertes 10,000 \$fts.

Principiando los estudios sobre el terreno en el mes de Mayo próximo, terminaría éstos de modo que los proyectos se podrian confeccionar para ser remitidos al H. Congreso en Mayo de 1878.

Como dejo indicado, el estudio completo y los proyectos definitivos, con todos sus detalles de edificios, obras de arte, etc. costarian ademas de lo que asigna el presupuesto para los ingenieros, que se comisione la cantidad de veinte mil pesos fuertes.

Debo observar á V. E. que esto es en el supuesto de que se haga un estudio y proyecto completo, y que se debe tener presente las dificultades que ofrece la topografia del terreno en que se tiene que operar.

Creo inútil entrar á demostrar á V. E. la conveniencia de que el estudio sea lo mas prolijo posible, sobre todo en lo que se refiere al trazado y obras de arte, pues lo sucedido últimamente en el Ferro-Carril Andino, el de Córdoba á Tucuman y el estudio á San Juan, son lecciones que es necesario tener presentes.

Con los proyectos definitivos se podrá determinar cual es el mejor sistema que se debe seguir, para la construccion de la línea, pues se tendrá el costo de cada seccion y los elementos necesarios para resolver lo que sea mas conveniente.

En caso V. E. ordene se proceda á hacer los estudios de la prolongacion de la línea del Central Norte, el Consejo de Obras Públicas someterá á la aprobacion del Ministerio del Interior las instrucciones que deben seguirse por los ingenieros (que se comisionen) de acuerdo con el programa que fué aprobado por decreto de 29 de Julio pasado.

Adjunto un croquis en que se indica el trazado de la línea entre Tucuman, Salta y Jujuy, con el objeto de dar una idea aproximada de la direccion que quizá se adopte, la que dependerá naturalmente de los estudios que se deben hacer.

Dejando así cumplida la órden que V. E. me trasmitió, y en la creencia de haber expuesto lo mas esencial que se debe tener presente al hacer un estudio, saludo al señor Presidente con toda consideracion.

Guillermo White.

Departamento del Interior,

Buenos Aires, Diciembre 26 de 1876.

Teniendo en consideracion que, de acuerdo con la ley de 5 de Noviembre de 1872, que ordenó la construccion del Ferro-Carril de Tucuman á Jujuy, se sacó á licitacion esa línea sin que se hubieran practicado los estudios previos indispensables, para garantir la perfeccion de las obras, al mismo tiempo que los intereses del fisco: estando demostrado por la esperiencia que la falta de estudios técnicos completos ha sido la causa de graves errores y dificultades en contratos anteriores; y siendo por otra

parte posible que de los datos que se recojan resulte la conveniencia de que las obras sean ejecutadas por cuenta de la Nación, visto además la nota dirigida por el Director del Departamento de Ingenieros y que se publicará con este decreto, —

El Presidente de la República resuelve autorizar al Departamento de Ingenieros, para que proceda inmediatamente á verificar el trazado de la prolongacion del F. C. del Norte desde la ciudad de Tucuman á Jujuy.

Este trazado se hará previo los estudios mas completos sobre el terreno, teniendo en cuenta los intereses de las localidades que van á servirse por el Ferro-Carril, al mismo tiempo que las conveniencias del Fisco; procurando que la línea se aproxime en todo cuanto sea posible á la ciudad de Salta, principal plaza comercial del Norte.

Los estudios técnicos comprenderán, no solo el trazado de la vía permanente con las obras de arte correspondientes, sinó tambien el presupuesto de las obras en todos sus detalles, para el caso en que se resuelva la construccion por cuenta de la Nación.

Para auxiliar á los ingenieros nacionales que sean encargados de este trabajo, se comisiona á los señores D. Uladislao Frias y D. Ezequiel Colombres en la ciudad de Tucuman, á quienes se pasará la nota correspondiente por el Ministerio del Interior.

El Departamento de Ingenieros procederá á organizar el trazado de la línea por secciones, á fin de que puedan los trabajos ser emprendidos en el mas breve tiempo posible.

Queda autorizado para hacer uso del personal que indica en su nota de 21 del corriente, en la forma y condiciones que determina.

Los gastos que demanden estas operaciones serán imputados provisoriamente al inciso 9° del presupuesto del Departamento del Interior, mientras el Honorable Congre-

so, á cuya aprobacion se someterá esta resolucion, vota los fondos necesarios para su ejecucion.

Comuníquese, públíquese, y dése al Rejistro nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

.

Ferrocarril Central Norte

Buenos Aires Marzo 29 de 1876.

Visto lo espuesto por el Consejo de Obras Públicas, respecto de la necesidad que hay de establecer la Oficina de Inspección del Ferrocarril á Tucuman en la ciudad de Córdoba, autorízase su establecimiento, quedando facultado su Inspector para invertir hasta la cantidad de ciento veinte pesos fuertes mensuales en los gastos indispensables para su ejercicio. Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Abril 22 de 1876.

Estando resuelto el Gobierno á introducir todas las economías de que sean susceptibles las obras que aun faltan por ejecutarse en el Ferrocarril á Tucuman, y habiendo llegado la oportunidad de preparar los datos necesarios para la liquidación final de los trabajos—

DECRETA :

Art. 1° El Director del Departamento de Ingenieros, acompañado del Inspector General de Ferrocarriles se

trasladarán sobre la via del Ferro-Carril á Tucuman y estudiarán todas las modificaciones que puedan hacerse, á fin de obtener la mayor economía en su ejecucion, poniéndose al efecto de acuerdo con la Empresa constructora.

Art. 2° Los comisionados procederán igualmente á preparar, en vista de los trabajos, los datos que deben servir para la liquidacion final de los trabajos del Ferro-Carril.

Art. 3° Asi que hayan desempeñado su cometido, elevarán á este Ministerio el resultado de sus estudios para la resolucion que corresponde.

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

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Junio 8 de 1876.

Exmo Señor :

El que suscribe representante de la Empresa constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, á V. E. respetuosamente me presento y pido, que: en atencion á la notable disminucion de carga y pasajeros en la línea de Córdoba á Tucuman, se sirva autorizar la reduccion de los trenes á tres por semana.

Es justicia, Exmo Señor.

Por *Vicente Ocampo*.
M. Ocampo.

Junio 26.

Informe el Departamento de Ingenieros.

O. OJEDA.

Exmo Señor :

La Empresa explotadora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman solicita reducir el número de trenes á tres por semana, porque segun ella hay tal disminucion en el movimiento de carga y pasajeros, que ocasiona grandes perjuicios á la Empresa el sostener el itinerario de trenes que está en servicio.

El Consejo de Obras Públicas cree conveniente se reduzca el número de trenes como solicita la Empresa, pero no puede admitir como causa la disminucion en el movimiento de cargas y pasajeros, porque no era posible esperar en las condiciones en que se encontraba la línea, pudiera haber un movimiento para el número de trenes que se tenia, y hace algunos meses se habia indicado á la Empresa la conveniencia de hacer un itinerario menos lujoso, porque el que se tenia era innecesario y no habia tren rodante suficiente para poder hacer el servicio que se pretendió, sin graves perjuicios para éste.

La Empresa en ese tiempo no quizo oir la oportuna indicacion del Consejo y sostuvo la necesidad del itinerario establecido. El itinerario no habia sido confeccionado con arreglo al movimiento de pasajeros y carga, sinó teniendo presente que el plazo para terminar los trabajos de construccion de la línea era limitado, y por consiguiente convenia poner en movimiento el mayor número posible de trenes para que las obras no fuesen á sufrir demora por falta de material.

Como la Empresa ha trasportado casi todo el material que necesitaba, y las obras por otra parte, no han continuado con la actividad que era de esperarse, dado el corto tiempo que queda hasta el término que establece el contrato, no se hace necesario el itinerario confeccionado con el objeto de servir á los intereses de la Empresa, y resulta que es indispensable reducir los trenes como proponia el

Consejo, pero no porque los pasajeros y carga hayan disminuido notablemente, sinó porque la Empresa no tiene necesidad de transportar los materiales que antes tenia en depósito en Córdoba y sobre la línea.

Dejando así establecida cual es la razon para reducir los trenes, me resta solo indicar las condiciones segun las cuales el Consejo opina debe accederse á la solicitud de la Empresa, que son las siguientes:

1ª Debe cumplirse con lo que establece el capítulo 4, art. 33 del Reglamento de Ferro-Carriles Nacionales, que ordena, no debe hacerse modificacion alguna en los itinerarios y ponerse en vigencia sin haberse publicado en los diarios y puesto aviso en las estaciones, por lo menos con 15 dias de anticipacion.

2ª La Empresa se pondrá de acuerdo con el Inspector Nacional para confeccionar el nuevo itinerario.

3ª Siempre que haya cargas del público, suficiente por lo menos para diez wagones y no pueda ir por el tren ordinario, la Empresa tendrá la obligacion de enviarlas por tren especial, si los interesados lo solicitan ó lo ordena el el Inspector Nacional.

Convendria que si V. E. accede á lo que se solicita, se comunique á este Departamento para prevenir al Inspector y á la Empresa lo que haya resuelto.

Buenos Aires, Junio 28 de 1876.

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Buenos Aires, Julio 3 de 1876.

Vista la conformidad manifestada por el Departamento de Ingenieros, á la solicitud de la Empresa explotadora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, se le autoriza á disminuir hasta tres trenes semanales los que deben hacer el tráfico de esa línea, debiendo la Empresa en caso de presentarse carga bastante para diez wagones, transportarla en tren especial, conforme lo indica el Departamento.

Comuníquese á la Empresa y al Departamento á sus efectos, transmitiéndose igualmente á la primera el informe del Departamento.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 6 de 1876.

Vistos los expedientes elevados á este Ministerio por los Sres. Árbitros, encargados de dirimir las cuestiones suscitadas entre el Gobierno y la Empresa constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman sobre la ejecucion del contrato de construccion, y resultando que el Señor Arbitro Firmat, denuncia que el Ingeniero Inspector se ha negado á evacuar informes y suministrar datos que le han sido pedidos por él, prescindiendo del otro árbitro, y el árbitro Sr. Stegman comunica que el tercero en discordia se ha negado tambien á concurrir ó desempeñar las funciones que le corresponden en casos de discordias ocurridas, siendo indicado á este objeto por él, tambien con prescindencia del otro árbitro que dice haberse negado á hacerlo, pidiendo ambos en conferencia que se dicten las medidas conducentes al allanamiento de estas dificultades, para que sea posible el cumplimiento de ese mandato, y considerando:

Que la jurisdiccion de los árbitros solo puede ejercerse en todos los casos y sobre todos los asuntos sometidos al arbitraje por las resoluciones tomadas por ambos de comun acuerdo, ó con el, 3^o de en caso de discordia, que en consecuencia este último como el Ingeniero Inspector no ha estado obligado á acatar resoluciones dictadas separadamente por los árbitros.

Vuelva á estos para que procedan de acuerdo con lo espuesto y observando las formas sustanciales prescriptas por el juicio arbitral por las leyes y prácticas del país.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Octubre 13 de 1876.

Al Sr. Gefe del Departamento de Ingenieros.

Complementando el decreto de fecha 3 del corriente debo comunicar á V. para conocimiento del Departamento y para que lo trasmita á la Empresa constructora del Ferro-Carril á Tucuman, que las obras á que ella se refiere exigen por su naturaleza su inmediata construccion, y que en consecuencia la falta de conformidad sobre presupuestos, no debe ser como para demorar los trabajos, porque al fin el costo efectivo de las obras será fijado por peritos nombrados de comun acuerdo, para los efectos de la liquidacion con arreglo á lo dispuesto en el artículo del contrato de construccion.

Dios guarde á V.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Octubre 11 de 1876.

Resultando del dictámen del Procurador General que es necesario dar regularidad y mayor amplitud al juicio arbitral que fué decretado por resolución de Junio último para decidir las cuestiones pendientes entre el Gobierno y la Empresa del Ferro-Carril de Tucuman.

Que despues de constituido este arbitraje han surjido nuevas cuestiones entre el Departamento de Ingenieros y la Empresa, sobre el precio de obras que deben verificarse y que son indispensables para garantir la conservacion de la via.

Que es absolutamente necesario poner rápido término á estas cuestiones á fin de que las obras se ejecuten, evitando los perjuicios que pudieran sobrevenir.

Que por el artículo 61 del contrato con la Empresa se determina que toda cuestion que se suscitase entre el Gobierno y la Empresa será sometida á la decision de árbitros nombrados por una y por otra parte, con arreglo á las leyes del país. Por estas razones el Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Queda ampliada la Comision de árbitros arbitradores para decidir las cuestiones pendientes entre la Empresa del Ferro-Carril y el Gobierno, debiendo componerse del modo siguiente:

Del Ministro del Interior.—Del Ministro de la Corte Suprema, Dr. D. Saturnino M. Laspiur.

Del Vice-Presidente de la Cámara de Diputados, Dr. D. Benjamin Zorrilla.

Del Inspector de Ferro-Carriles de Buenos Aires, Don Carlos Stegman, árbitro ya nombrado por el Gobierno, y del Ingeniero D. Ignacio Firmat, árbitro de la Empresa.

Si despues de constituida la Comision ella creyere necesario incorporar á su seno dos Ingenieros mas, estos serán nombrados del modo siguiente: uno en representacion del Gobierno por el Departamento de Ingenieros Nacionales y otro por la Empresa.

Art. 2º La Comision nombrada avocará la resolucion de los asuntos sometidos á los árbitros por el Gobierno y resolverá igualmente los que le fueran sometidos en adelante por el Gobierno, concernientes á las obras practicadas ó las que deban practicarse, á su precio y al recibo de la línea y su liquidacion.

Art. 3º La Comision podrá trasladarse al lugar de los trabajos ó enviar alguno de sus miembros, á fin de recoger informes. Tendrá tambien á su disposicion los empleados y los medios de investigacion de que disponga el Departamento por medio de su Director; y resolverá toda cuestion que le sea sometida, dentro del término de dos meses.

Art. 4º De conformidad con lo indicado por el Procurador General, se levantará en el Ministerio del Interior una acta designando las cuestiones que hoy se someten á los árbitros, y lo mismo se hará respecto de las que se les sometan en adelante.

Art. 5º El Director del Departamento de Ingenieros y el Inspector de Ferro-Carriles representarán ante la Comision los intereses del Gobierno, pudiendo presentar sus informes verbales ó escritos.

La Empresa podrá constituir tambien sus representantes con igual derecho.

Art. 6º Siendo de absoluta urgencia las obras de defensa de los puentes, estas serán ejecutadas por la Empresa sin pérdida de tiempo, debiendo la Comision inmediatamente determinar el modo de hacerse la avaluacion de los trabajos, en vista de que ella no ha podido ser ajustada entre el Departamento de Ingenieros y la Empresa.

Esta misma forma de proceder se aplicará á las otras obras que sean declaradas por la Comision de absoluta urgencia, sin que se comprenda en ellas las que fueron suprimidas por eçonomía.

Art. 7° La Empresa manifestará su conformidad con este decreto en el acto de su notificacion.

Art. 8° Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Diciembre 25 de 1876.

A la Empresa del Ferro-Carril á Tucuman.

Pongo en su conocimiento que por resolucion de 26 del corriente, se autoriza á esa Empresa para espropiar, á la entrada de la ciudad de Tucuman 20^m en la via á las dos cuadras al Norte de la Capilla de Jesus y en lo demás los 10^m ya espropiados.

Dios guarde á V.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 28 de 1876.

Visto este espediente en acuerdo general de Ministros, y considerando:

1° Que recibidas las tres primeras secciones del Ferro-Carril Central Norte, fué contratada la explotacion de la via *hasta su terminacion.*

2° Que la via se halla terminada y el Ferro-Carril funciona regularmente desde el dia 30 de Octubre, en que fué inaugurado oficialmente y entregado al servicio público.

3° Que el contratista ha manifestado no poder continuar su explotacion, lo que ha dado lugar á que se presenten algunas propuestas para hacerse cargo de ella, bajo condiciones y con plazos determinados.

4° Que á mas de ser conveniente la administracion temporal de cuenta del Estado para que se puedan conocer con exactitud sus resultados, se carece de la autorizacion necesaria del Congreso para comprometer con una empresa particular, por un contrato, la explotacion del Ferro-Carril, faltando tambien bases ciertas de licitacion, que solo pueden establecerse por la ley, se resuelve :

Art. 1° No aceptar ninguna de las propuestas hechas para la explotacion del Ferro-Carril por cuenta de empresas particulares, y que esta se haga por cuenta de la Nacion, hasta que el Honorable Congreso resuelva la manera como ha de seguir administrándose esta línea.

Art. 2° Nómbrase Administrador del Ferro-Carril, á D. Rafael Aranda.

Art. 3° El Departamento de Ingenieros dictará las medidas conducentes para que, con arreglo al contrato de 21 de Abril de 1875, se haga el inventario del tren rodante, sus accesorios y duplicados y sea entregado con la misma formalidad al Administrador nombrado, procurando que esta operacion se termine antes del 10 de Enero, desde cuya fecha la explotacion se hará de cuenta del Gobierno.

Art. 4° Créase una Comision compuesta de los Senadores, Dr. D. Uladislao Frias y Dr. D. E. Colombes y á D. Ignacio Lobo, la que residirá en la ciudad de Tucuman, y á cuyo cargo queda la inspeccion de la administracion y el proponer todas las medidas convenientes á su regulari-

dad y economía, pudiendo resolver por sí las que revistan un carácter de urgencia.

Art. 5º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.—V. DE LA PLAZA.

BERNARDO DE IRIGOYEN.—O. LEGUIZAMON.

A. ALSINA.

Buenos Aires, Enero 25 de 1877.

Ala Contaduría General.

Habiendo el Departamento de Ingenieros hecho observaciones á los certificados presentados por la Empresa del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, se ha ordenado á solicitud de los interesados, que se haga la liquidacion por las cantidades no observadas, dejando pendientes las observadas hasta que se tomen en consideracion, en la liquidacion final, cuando los árbitros hubieran resuelto las cuestiones que surjan de las observaciones hechas. Pero, por informes de los Señores Contadores se acaba de saber que en dos de esos expedientes, por un error material de redaccion, se han liquidado tambien las cantidades ó partidas no aceptadas por el Departamento y cuyo conocimiento depende de la resolucion de los árbitros, por lo que me apresuro á comunicar á V. que debe salvarse esta equivocacion, haciendo reserva en las liquidaciones pendientes de una cantidad equivalente á aquella de que se debió hacer en los citados expedientes.

Dios guarde á V.

SIMON DE IRIONDO.

Hallándose sometida á la decision de árbitros la cuestion de saber si corresponde ó nó al Empresario del Ferro-Carril Central Norte, la ejecucion de las obras adicionales que aun faltan por construirse en los puentes de la 3ª y 4ª seccion; y considerando que dichas obras son indispensables para garantir la estabilidad de los puentes contra las crecientes de la presente estacion.—Habiendo sido por otra parte interpelado al Empresario para ejecutar estas obras, y negándose á ello:

Por estas razones, para evitar siniestros que serian desastrosos y que empezarian por interrumpir el tráfico del Ferro-Carril, con grandes perjuicios públicos y privados, sin que esto importe resolver las cuestiones pendientes y en el solo interés de la conservacion de los puentes mencionados;

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º El Departamento de Ingenieros procederá á ejecutar las obras provisorias mas indispensables á la estabilidad de los puentes del Ferro-Carril Central Norte, debiendo al mismo tiempo estudiar y proyectar las obras definitivas de defensa.

Art. 2º Los gastos que exigieren las obras y estudios á que se refiere el artículo anterior, se harán por el Gobierno de cuenta de quien corresponda, con arreglo al contrato de construcción, y segun resulte del juicio arbitral.

Art. 3º El Ministerio de Hacienda pondrá á disposicion del Departamento de Ingenieros, la cantidad que este considere necesaria para la ejecucion de los trabajos que se le

encomiendan, debiendo oportunamente dar cuenta de su inversion.

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

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrers 21 de 1877.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion: 1° Que las tres primeras secciones se encuentran recibidas, como lo manifiesta el Departamento de Ingenieros, en sus informes y consta de los documentos mencionados: 2° Que en consecuencia, respecto del recibo de estas secciones, no hay otras cuestiones que las que puedan surgir de las reservas hechas oportunamente por el Gobierno y como una condicion de la recepcion, el Departamento levantará asi una nómina de las obras reservadas, mencionando si han sido posteriormente ejecutadas, y la fecha de su ejecucion, para establecer respecto de ellas la situacion legal de la empresa: 3° Que en cuanto á la 4ª seccion hay disconformidad entre el Departamento y la Empresa, y que esta disconformidad proviene de cuestiones técnicas las unas y derivadas del contrato de construccion las otras, habiendo asi llegado el caso de someter este asunto á la decision arbitral en la misma forma en que se ha hecho con las demás.

Por estas razones, se resuelve que pase este expediente á la comision arbitral en cuanto á lo que respecta á la 4ª seccion, debiendo los ingenieros del Gobierno exponer los motivos de su discutimiento ante dicho tribunal.

Comuníquese al Departamento á los efectos espresados y especialmente para formar la nómina de que se habla en el segundo considerando y publíquese.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 21 de 1877.

Al Señor Director del Departamento de Ingenieros.

Estando dispuesto por el decreto de 14 de Octubre de 1876, que la comision arbitral que por él se estableció, entienda en todas las cuestiones que pudieran surgir de la liquidacion de la línea férrea á Tucuman, y hallándose próximo á terminar el plazo fijado á dicha comision, se hace necesario que el Departamento proceda á la brevedad posible á practicar la liquidacion general del ferro carril, elevándola así que se halle pronta, á este Ministerio.

Esta operacion pondrá al Gobierno en aptitud de apreciar con exactitud el estado del ferro-carril, á fin de someter á la decision arbitral las cuestiones que pueden suscitarse, ó en caso contrario dar por terminadas las obras definitivamente.

Espero que el Departamento pondrá toda su actividad en el desempeño mas breve de este encargo.

Dios guarde á V.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Febrero 21 de 1877.

A la Comision Arbitral.

Tengo el honor de remitir á la Comision, para que se sirva resolverlos los expedientes que á continuacion se expresan, los cuales han sido sometidos á su fallo, en virtud del acta levantada en este Ministerio, con fecha de ayer y firmada por el representante del Empresario del Ferrocarril á Tucuman.

1° Desvios y puentes provisorios de la 4ª seccion.

2° Indemnizacion por los perjuicios ocasionados por la falta de talleres y galpones.

3° Indemnizacion por la suspension del movimiento de tierra en los talleres de Córdoba.

4° Recepcion de la 4ª seccion.

Estos asuntos deben de ser resueltos dentro de la próroga establecida por acuerdo entre el Gobierno y la Empresa.

Dios guarde á la Comision.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Junio 1° de 1877.

Resultando del precedente informe del Departamento de Ingenieros, que es necesario proceder á recojer datos sobre el terreno, para proyectar las obras definitivas á objeto de garantir la estabilidad de los puentes de la cuarta seccion del Ferrocarril á Tucuman, y considerando que estos estudios deben de ser hechos con el mayor esmero posible ;

El Presidente de la República—

ACUERDA:

Art 1° Comisionar al Director del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nacion y al Inspector General de Ferro-Carriles para que se trasladen sobre la línea y ordenen los estudios que segun la inspeccion que hagan, resulten necesarios para proyectar las obras que deban construirse.

Art. 2° Los gastos que esto ocasionare, se imputarán á la ley de 5 de Agosto de 1870.

Art. 3° Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Al Sr. Director General del Departamento de Ingenieros Civiles, D. G. White.

Al mismo tiempo que remito las cuentas y los planos relativos á los trabajos de defensa de los puentes del F. C. C. Norte, quiero remitir algunos datos sobre la organizacion de los trabajos y sobre la ejecucion de ellos.

Creo innecesario advertir que aquellas obras que se inician repentinamente y sin tener los elementos necesarios preparados de antemano, necesariamente tendrán un costo comparativamente crecido.

Ha resultado que entre las obras ejecutadas hay varias que tienen un costo de 20 á 25 p% mas de lo que hubiera costado si se hubieran ejecutado en circunstancias y en estacion mas favorable.

Tambien es cierto que el presupuesto para las defensas de Albigasta y Graneros han sido muy deficientes, y era natural que asi sucediera, puesto que no habia tiempo para hacer plano antes que se formara el presupuesto, así que, se hizo un presupuesto en globo, sin poder calcular todos los detalles. La urgencia del caso y las multiplicadas ocupaciones para organizar los trabajos sin pérdida de tiempo, justifican este proceder que en otras circunstancias hubiera sido bastante informal.

Usted en su nota de fecha 10 de Febrero del presente año, ordenó que con preferencia se contratase las obras en vez de ejecutarlas con personal propio, y he tratado de

sujetarme á esta órden pero solo lo he podido hacer parcialmente.

En Córdoba tratamos el Sr. Giagnoni y yo, de contratar todas las obras con los Sres. Cánepa y C^a, porque tienen un numeroso personal de obreros y todos los útiles necesarios para el trabajo con escepcion de martinetes.—Estuvimos á punto de cerrar trato con dichos Señores, pero por fin desistieron porque á última hora recibieron un telégrama llamando su atencion sobre otros compromisos.

En Córdoba no conocíamos ningun otro que pudiera contratar las obras, y menos lo habia en Tucuman. Entonces no quedó otro recurso que organizar los trabajos con personal propio ó hacer contrataciones parciales.

Asi hicimos, contratando toda la madera con tres individuos en las estaciones «Iriondo» y «Lavalle»; contratando todas las faginas con el Sr. Wahlberg, la colocacion del pilotaje de la defensa de graneros con el carpintero don Juan Brobolek, la colocacion del pilotaje en la defensa de Albigasta con D. Carlos Bonnel y los estrivos del puente de Lules con los Sres. Cánepa y C^a.

Posteriormente contraté con D. Emilio Jouse la colocacion de la defensa del terraplen en Gastona y la colocacion de las faginas de la defensa en la orilla del Sud del rio de Graneros; contraté con Santiago Ricetti la colocacion de los árboles y de las faginas de la defensa en el rio de Albigasta y por último contraté con D. Carlos Thomas los estrivos de los puentes desde Graneros hasta Valderama.

Para poder trabajar simultáneamente en cuatro rios, necesitaba igual número de martinetes y mientras tanto no habia posibilidad de conseguir mas que uno,—el del rio Salí—que los empresarios del puente me lo prestaron. Este martinete, habiendo servido tanto tiempo, estaba ya muy descompuesto y necesitaba una reparacion seria. Aun

con la reparacion que se hizo, ha ocasionado muchas dificultades, porque el torno estaba muy débil y se ha roto en muchas ocasiones.

Traté de comprar dos martinets á la Empresa Telfener, pero no pude arribar á arreglo alguno, porque la Empresa sin duda creyendo que sin estos martinets no se podriau ejecutar las obras, puso como condicion para la venta que se comprase todas las herramientas y todos los útiles que la Empresa tenia en existencia. Fui obligado entónces á mandar construir martinets provisorios con mazas de madera en vez de fierro.—En la construccion de ellos tropecé con dificultades porque solo pude encontrar dos tirantes del largo necesario para la construccion, de manera que habia que ensamblar la mayor parte de las piezas de las armazones. Esto era un gran inconveniente no solo por el aumento del costo, sinó tambien por la necesidad de dar mayor peso á las piezas, asi que el todo ha resultado muy pesado para mover.

Como habia que clavar pilotes de seis metros de largo para las defensas y la maza de madera tenia mas que un metro de altura, era necesario dar nueve metros de altura á los martinets para obtener golpe al entpezar á clavar un pilote. Esta circunstancia, agregada á la de que la madera era fresca, ha contribuido tambien á que las armazones han sido muy pesados y difíciles para manejar.

A mas de la incomodidad del peso de las armazones tuvimos con los tres ellos el inconveniente de que las mazas de quebracho se rompian continuamente y en dos ocasiones han sido heridos gravemente dos peones á causa de las roturas de las mazas de quebracho.

Mandé entónces hacer otras mazas de laurel, habiéndose mostrado mas fuerte esta madera porque solo dos mazas se han roto.

Escribí al Pasaje pidiendo al depositario de las perte-

nencias del Gobierno que mandase el martinete de allí con la primera tropa de carros que pasase para Tucuman, los que solian pasar una ó dos veces por semana, y estuve esperando la llegada del martinete, pero en vano. Pues al mes recibí una carta del Pasaje, avisando que ninguna tropa de carros habia pasado, y al recibir dicha carta estaban ya los trabajos demasiado adelantados para que merezca la pena de mandar carros á propósito para traer el martinete.

Con el martinete del Salí están hechas las obras en el rio Lules, arroyo del Toro, y arroyo del Rey.

Las defensas de Balderama, Graneros y Albigasta, están hechas con los tres martinetes que mandé construir.

Los estrivos de los puentes graneros y Valderrama, están hechos con martinetes de maza de fierro, de los que el Sr. Thomas habia comprado, el uno á la Empresa Telfener y prestado el otro del F. C. C. Argentino.

Las obras ejecutadas con personal propio, son los estrivos del arroyo del Rey y arroyo del Toro, todo el trabajo de las defensas en Valderrama, colocacion del pilotage en la defensa de la orilla Sud en el Rio de Graneros, la escavacion de la barranca para colocar la defensa y el movimiento de tierra tras de la defensa de Albigasta y á mas la defensa provisoria á 180 métrros del puente, aguas arriba en el mismo rio.

Como ya he anunciado antes, tuve necesidad de deshacer el contrato que habia hecho con D. Juan Brobolek para la colocacion de los pilotes en la defensa de Graneros, pues este señor estaba reclamando que no podia trabajar con el martinete porque éste habia sufrido averias. Viendo que el hombre no sabia vencer las dificultades que se presentaban, y urgia llevar la obra adelante, juzgué conveniente deshacer el trato con Brobolek y organicé el traba-

jo personalmente en este lugar, habiendo el trabajo despues marchado bien.

En el rio Valderrama se ha dejado sentir la falta de martinete con maza de fierro; pues la maza de madera era muy liviana para empujar los pilotes en el suelo duro que hay allí. En las orillas está el suelo ya duro al llegar al primer metro de profundidad y á los dos metros ya se tocaba con una especie de tosca, que hacía muchísima resistencia á los pilotes para que entrasen. El trabajo allí ha sido comparativamente el mas fácil; sin embargo en esta la clavicion de los pilotes, mucho mas costosa allí que en los rios de Graneros y Albigasta. Hay dias que no se ha podido clavar mas que un pilote.

Respecto á trabajos con faginas debo observar que hay una gran economía en hacer obras de esta naturaleza en el invierno, porque en verano están todas las ramas llenas de hojas que abultan mucho en el atado, pero que una vez secas, no rinden nada y la consecuencia es que las faginas cuando se secan resultan flojas, aun cuando estén muy duras cuando recién atados. He notado que solo en el transporte sobre la vía hasta Graneros y Albigasta se han aflojado notablemente á causa del sol y del aire.

La mayor parte de las faginas son de sauce y una parte es de paraiso. Las faginas de sauce brotarán sin duda en la primavera próxima, y creo que lo mismo sucederá con las de paraiso porque estaban llenas de semillas al colocarse.

En la parte superficial de las defensas de Graneros, Gastona y Valderrama he clavado estacas de sauce, las que ya han brotado en su mayor parte y es de esperar que para el verano próximo habrá un montecito en cada una de estas defensas.

En Albigasta no he clavado estacas porque la tierra es

allí demasiado pobre y el temperamento demasiado seco para que pueda criarse sauce.

Cuando el martinete en Albigasta se rompió en la creciente del 9 de Marzo, quedó el trabajo paralizado.—Hasta que se arreglára el martinete de nuevo no había en que ocupar á los 23 peones que tenía el contratista para el trabajo, y dispuse entónces que, para que los peones no se dispersaran, los ocupase en hacer 200 faginas mientras pudiera estar reparado el martinete. Hasta que el martinete fué arreglado nuevamente tardó como una semana y se hicieron 250 en vez de 200 faginas. —Hago esta mención porque, habiendo contratado con los Sres. Wahlberg y Bruzoni la cantidad de 12,000 faginas, pudiera estrañar que se ha hecho otro trato por 250. Dicha cantidad y aun algo mas se ha suprimido en el contrato de los Sres. Wahlberg y C^a.

En el puente del rio Seco no servia el caballete que estaba en el extremo Norte; pues tenía una construcción demasiado torpe para que pudiera aceptarlo como estribo definitivo, así que se ha construido allí un estribo nuevo, mas ó menos como en la orilla Sud.

Como esto ha sido un caso imprevisto, me faltaba viga de quebracho para sostener el tramo y no había tiempo para encargarlo, sinó compré dos vigas de laurel de cuatro metros cada una, las que han sido ensambladas, siendo la ensambladura reforzada con otra viga abajo, asegurada con tornillos y sostenida por dos extra-pilotes.

En el rio Colorado existían ya diagonales, así que no había necesidad de ningun trabajo en este punto. El Sr. Thomas estaba comprometido á colocar las diagonales allí por el precio estipulado, pero, habiendo tenido en rio Seco una obra adicional que importaba mas que lo que hubiera costado la colocación de las diagonales; hemos dejado la una compensar la otra, al arreglar la cuenta.

He notado que en el puente de Medinas el par de columnas mas próximas à la orilla Norte, están 7 ú 8 centímetros mas bajas que las demás, produciendo así un desnivel remarcable en el puente.

Todos los caballetes con escepcion del de la orilla Sud en el rio de Medinas se habian asentado un poco. Algunos han sido levantados junto con el Puente y en otros caballetes que eran difíciles para levantar, se ha puesto calza encima para poner el puente en nivel. Donde los tramos descansaban sobre pilas de durmientes se habian bajado 5, 8 y hasta 10 centímetros.

En muchos puentes están los rieles sin clavarse definitivamente, especialmente en los puentes de Lules, Arroyo del Rey y Valderrama, donde no tienen *ni han tenido* clavos, sino por cada dos ó por cada tres durmientes.

A mas de las defensas ó espolones de las columnas que Vd. tiene el pensamiento de hacer colocar, creo que en los rios de Graneros y Albigasta—especialmente en el primero,—seria conveniente forrar la cruz entre las columnas por medio de una tablazon de quebracho, conforme lo indica el planito que adjunto.

Los dos rios traen, cuando crecidos, árboles grandes, y seria muy peligroso si un árbol, á causa de lo oblicuo de la corriente con relacion á las columnas, viniera á meter el tronco entre medio de las columnas y despues con la otra punta diese vuelta con la corriente: pues el árbol y tronco serviria entonces como una palanca para romper las columnas.

Acompaño á ésta, cuentas, comprobantes y planos relativos á las obras ejecutadas y tambien un plano de cada rio.

Tengo cópia de todo aunque falta poner las cópias de los planos en limpio.

Tengo un juego de libros con contabilidad detallada sobre los gastos.

Tambien remito un inventario de las existencias que han quedado. Felizmente se ha perdido poco durante los trabajos como Vd. podrá ver al comparar el inventario con las cuentas de « Herramientas y Utiles ».

Esperando así haber llenado la comision que me fué confiada, saludo á Vd. atentamente.

Dios guarde á Vd.

(Firmado)—

Federico Stavelius,

(Es cópia)—

Justo R. Dillon.

Secretario.

En esta ciudad de San Miguel del Tucuman, entre el Ingeniero Nacional D. Federico Stavelius, en representacion del Departamento de Ingenieros civiles de la Nacion, por una parte y los Sres, D. Gustavo Wahlberg y Ca. por otra, hemos celebrado el siguiente contrato.

Art. 1° Los Sres. Wahlberg y Ca. se comprometen á entregar sobre la línea del Ferro-Carril Central Norte, la cantidad de doce mil (12,000) fajines colocadas en montones sobre la vía, de manera que se pueda cargarlas directamente en los wagoes. Los contratistas tendrán derecho de entregar las fajinas en los puntos que mas les convenga, entre el arroyo Manantial y la estacion Frias.

Art. 2° Las fajinas tendrán un largo de tres metros y una circunferencia de setenta y ocho centímetros en las ataduras. Las ramas á emplearse en su construccion serán derechas y deben tener el mismo largo como las faji-

nas con un grosor que no esceda de cuatro centímetros y no menos que uno y medio centímetros de diámetro. Se empleará con preferencia ramas de sauce y de paraíso, pudiendo por falta de esta clase de ramas emplearse otras con tal que sean derechas y flexibles. Las fajinas serán bien ceñidas y atadas con 4 ataduras de alambre.

Art. 3° Los contratistas entregarán todas las fajinas hasta el 31 de Marzo próximo, salvo el caso de lluvias continuas que imposibilitaran la hazada de las ramas, en cuyo caso se agregará al plazo estipulado tantos días como los contratistas razonablemente hubiesen estado paralizados en los trabajos por causa de lluvias.

Art. 4° Se abonará á los contratistas por cada fajina, entregada en conformidad con lo arriba estipula lo, la cantidad de treinta y siete centavos bolivianos.

Art. 5° El pago se efectuará de la manera siguiente; cada Sábado se abonará á los contratistas ochenta por ciento del importe de las fajinas entregadas durante la semana; el saldo se entregará á la terminacion del contrato si es que los contratistas hayan cumplido con su contrato y los trabajos de las defensas de los puentes no hubiesen sido retardados por falta de cumplimiento, no justificado por parte de los contratistas; en caso contrario será descontado como multa el saldo de veinte por ciento del importe total del contrato.

Estando conformes ambas partes con este contrato, firmamos dos de un tenor en Tucuman, á veinte y dos de Febrero de mil ochocientos setenta y siete.

(Firmado) —

Federico Stavelius—Gustavo Wahlberg y Ca.

(Es copia) —

Justo R. Dillon.
Secretario.

En esta ciudad de San Miguel de Tucuman, entre el Ingeniero Nacional D. Federico Stavelius en representacion del Departamentô de Ingenieros Civiles de la Nacion, por una parte, y D. Emilio Jouve, por otra, hemos celebrado el siguiente contrato :

Art. 1° El Sr. Jouve se compromete á colocar las defensas en los rios de Gastona y en el de Graneros en conformidad con los planos entregados por el Sr. Stavelius, entendiéndose que en la defensa de Graneros solo está comprendida la colocacion de las fajinas y el movimiento de tierra, tanto para cargar las fajinas cuanto para llenar el vacio entre la defensa y la barranca del rio, en el recodo que este forma en esta parte.

Art. 2° El Sr. Jouve se compromete á emplear suficiente número de obreros para que la defensa de Gastona esté terminada el 16 del presente mes de Marzo y que en la defensa de Graneros se termine cuando menos quince metros lineales de defensa por semana.

Art. 3° La defensa del terraplen en el rio de Gastona tendrá próximamente 52 metros de largo con un ancho de 4m. 25 y una altura media de 2m. 00.

Por cada dos capas de fajinas se cargará con una capa de tierra de veinte centímetros de espesor y se clavarán estacas de 4 por cada metro lineal, en cada tapada de tierra.

Art. 4° La defensa de Graneros tendrá una altura de cuatro á cuatro y medio metros, el ancho indicado en el plano y se colocará con la mayor prolijidad pisoneando por cada tapada de tierra.

La longitud de la defensa será de noventa metros, dado el caso que haya tiempo para clavar los pilotes en esta estension hasta el 10 de Abril; de lo contrario se hará tantos metros lineales de defensa como puedan estar concluidos hasta aquella fecha.

Art. 5° El Sr. Stavelius se compromete á pagar al Sr. Jouve por cada metro lineal en la defensa de Gastona cinco pesos setenta y cinco centavos (\$fts. 5.75) y por cada metro lineal en la defensa de Graneros diez pesos, todo moneda boliviana.

Art. 6° El pago se efectuará semanalmente deteniéndose un 20 ¢ como garantia por el cumplimiento del contrato. Si el contratista falta en el cumplimiento del contrato se descontará este importe de veinte por ciento, como multa; de lo contrario se le abonará la suma detenida á la terminacion del contrato.

Estando conformes ambas partes con este contrato, firmamos dos de un tenor en Tucuman, á nueve de Marzo de mil ochocientos setenta y siete.

(Firmado)—

Federico Stavelius—Emilio Antonio Jouve.

Es cópia.

Justo R. Dillon.
Secretario.

En esta ciudad de San Miguel de Tucuman entre el Ingeniero Nacional D. Federico Stavelius, en representacion del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nacion por, una parte, y D. Cárlos Bonnel por otra; hemos celebrado el siguiente contrato :

Art. 1° El Sr. Bonnel se compromete á clavar los pilotes y ejecutar la obra de carpinteria en la defensa del puente de Albigasta, en el Ferro-Carril Central Norte, todo en conformidad con el plano suministrado por el Sr. Stavelius y en el lugar que se le indicará.

La defensa tendrá cincuenta (50m) metros de longitud.

Art. 2° El Sr. Stavelius se compromete á entregar á los contratistas todos los materiales de construccion y á mas un martinete, el que será devuelto una vez ejecutada la obra.

Art. 3° El contratista tendrá derecho á tránsito libre por el Ferro-Carril entre Tucuman y el punto arriba designado para todos los obreros que se ocupen en los trabajos.

Art. 4° El contratista entregará la obra terminada hasta el 31 de Marzo próximo, salvo caso de crecientes grandes que puedan interrumpir los trabajos, en cuyo caso se agregará al plazo determinado, tantos dias como hubiese perdido por causa de crecientes.

Art. 5° El contratista no responde por el martinete ni por los materiales en los andamios, si una creciente repentina viniera á hacer perjuicios.

Art. 6° Se abonará al contratista por la ejecucion de la obra la cantidad de doce (\$B. 12) pesos bolivianos por cada metro lineal de defensa, en cuanto se relaciona con trabajos de madera, no siendo incluido en este precio la colocacion de las fajinas.

Art. 7° El pago se efectuará de la manera siguiente:

Cien pesos al firmar el contrato y en seguida semanalmente en proporcion como el trabajo vaya adelantando con una rebajo de quince por ciento, como garantia, que se abonará á la terminacion de la obra.

Estando conformes ambas partes con este contrato, firmamos dos de un tenor en Tucuman, á veinte y dos de Febrero del año de mil ochocientos setenta y siete.

(Firmado)—

*Federico Stavelius—Carlos
Bonnel.*

Es copia

Justo R. Dillon.

Secretario.

**INVENTARIO de las existencias pertenecientes á la Nacion
provenientes de las obras de defensa de los puentes del
Ferro-Carril Central Norte, ejecutadas en Febrero y Mar-
zo de 1877.**

I.

EN ALBIGASTA

17 tirantes.

II.

EN EL GALPON DE CARGA DE LA ESTACION « FRIAS »

2 armazones para martinets con su ferreteria menos
las cadenas.

2 escaleras.

2 vasijas.

III.

EN LA ESTACION « LA MADRID »

37 tirantillos de quebracho.

IV.

EN LA ESTACION « LULES »

176 durmientes.

20 rieles.

1 amazon de martinete con sus fierros, menos los tor-
nillos.

1 torno de madera para el martinete.

60 tirantes de varias medidas.

20 tablonos de quebracho.

7 vigas rotas.

5 pilotes.

V.

EN TUOUMAN, CASA DE DON FEDERICO STAVELIUS

- 9 hachas, 7 buenas y 2 en mal estado.
- 11 palas, 4 buenas y 7 en mal estado.
- 2 carretillas, 1 buena y 1 en mal estado.
- 2 piedras para afilar.
- 2 escoplos, en buen estado.
- 99 libras piola, en mal estado.
- 2 sierras de trocear, en buen estado.
- 3 candados, (2 mandados al Pasaje).
- 2 llaves inglesas, en mal estado.
- 13 barrenos, 10 en buen estado y 3 rotos.
- 1 compás, en buen estado.
- 1 lima chica, en buen estado.
- 1 trabador en buen estado.
- 1 nivel, en buen estado.
- 1 roleta, sin caja.
- 1 escalera, en buen estado.
- 4 escuadra, en buen estado.
- 3 formones en buen estado.
- 1 serrucho en buen estado.
- 2 barretas en buen estado.
- 2 azuelas, 1 buena y 1 con filo roto.
- 2 cadenas de martinete.
- 8 tornillos con 105 libras.

Tucuman, Mayo 18 de 1877.

(Firmado)—

Federico Stavelius.

(Es copia)—

Justo R. Dillon.

Secretario.

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

Habiéndose terminado ya las obras provisionarias de defensa de los puentes de la 4.^a Seccion del F. C. C. Norte, que fueron ordenadas por V. E., por decreto de 9 de Febrero próximo pasado,—el Consejo de Obras Públicas tiene el honor de elevar á V. E. copia de la memoria que con ese motivo ha pasado á este Departamento el Ingeniero D. Federico Stavelius, donde se detalla la organizacion y ejecucion de los trabajos, confiados á su direccion.

Las obras han sido bien ejecutadas, siendo de notar su poco costo, que solo asciende á \$^D 18.463.23, y el Consejo de Obras Públicas cumple con este motivo el deber de manifestar á V. E. su satisfaccion por el celo y actividad desplegados por el Ingeniero Stavelius, quien ha tenido que luchar con todo género de dificultades, improvisando elementos donde no los habia y que la urgencia del tiempo no permitia esperar su construccion ó transporte, al lugar de los trabajos, no obstante, lo cual, estos han sido terminados con prontitud y economía recomendables, siendo de esperar que darán buenos resultados.

Se acompaña igualmente una copia de los contratos celebrados, inventario de las existencias de propiedad de la Nacion y cuentas de los gastos hechos, no adjuntándose los comprobantes, por haber sido remitidos directamente á la Contaduría General para su exámen.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

(Firmado)—

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

ARBITRAJE

En la ciudad de Buenos Aires á los nueve dias del mes de Enero de 1877, reunidos S. E. el Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo y el representante de la Empresa constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, en el despacho de S. E. el Sr. Ministro, en la Casa de Gobierno Nacional; teniendo en consideracion que mañana vence el término acordado á los Sres. Arbitros para dirimir las cuestiones pendientes entre el Gobierno y la Empresa constructora han acordado prorogar el mencionado término hasta el último dia del presente mes y lo firmaron.

SIMON DE IRIONDO.

M. Ocampo S.

En el Ministerio del Interior á treinta de Enero de mil ochocientos setenta y siete, reunidos S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo y D. Manuel Ocampo Samanes, representante *ad-hoc* de la Empresa constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, teniendo en consideracion que mañana vence el término acordado á los Sres. Arbitros para dirimir las cuestiones pendientes entre el Gobierno y la Empresa, han acordado prorogar el mencionado término hasta el veinte del próximo mes de Febrero y lo firman en Buenos Aires fecha ut supra.

SIMON DE IRIONDO.

M. Ocampo S.

En el Ministerio del Interior á diez y nueve de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, reunidos S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo y D. Manuel Ocampo Samanes, representante *ad-hoc* de la Empresa constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, teniendo en consideracion que mañana vence el término acordado á los Sres. Arbitros para dirimir las cuestiones pendientes entre el Gobierno y la Empresa, han acordado prorogar el mencionado término hasta el dia doce del próximo mes de Marzo y lo firman en Buenos Aires en la fecha arriba espresada.

SIMON DE IRIONDO.
M. Ocampo S.

En Buenos Aires á los diez dias del mes de Marzo de mil ochocientos setenta y siete, en el despacho de S. E. el Ministro del Interior, reunidos el Sr. Ministro Dr. D. Simon de Iriondo y D. Manuel Ocampo S. representante de la Empresa constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, teniendo en vista que va á terminarse el término de próroga designado para laudar, han convenido en acordar al Tribunal de Arbitros otra nueva próroga hasta el dia treinta y uno del presente mes, para decidir las cuestiones que le están sometidas y las que se le sometan dentro de este término. Para que conste firman la presente acta en la ciudad y dia arriba espresados.

SIMON DE IRIONDO.
M. Ocampo S.

En veinte de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, reunidos en el Ministerio del Interior: S. E. el Sr. Ministro, el Director del Departamento de Ingenieros y D. Manuel Ocampo S., representante de la Empresa del F. C. á Tucuman, á efecto de designar las nuevas cuestiones que van á ser sometidas á la Comision Arbitral, se procedió á formular el adjunto pliego de cuestiones que serán decididas por la citada Comision dentro del término señalado en el acta de próroga levantada con fecha de ayer.

En cumplimiento del artículo 4º del decreto de catorce de Octubre de mil ochocientos setenta y seis, firman la presente acta en Buenos Aires á veinte de Febrero de mil ochocientos setenta y siete.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.

Guillermo White.—M. Ocampo S.

Relacion de las cuestiones que se someten á la decision de la Comision de Arbitraje entre el Gobierno y la Empresa constructora del F. C. á Tucuman segun acta levantada en esta fecha:

- 1º Desvios y puentes provisorios en la 4ª seccion.
- 2º Indemnizacion por los perjuicios ocasionados por la falta de talleres y galpones.
- 3º Indemnizacion por la supresion del movimiento de tierra en los talleres de Córdoba.
- 4º Recepcion de la 4ª seccion.
- 5º Cuestion Bonos.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.

Guillermo White.—M. Ocampo S.

En siete de Marzo de de mil ochocientos setenta y siete, reunidos en el Ministerio del Interior, S. E. el Sr. Ministro del Interior y D. Manuel Ocampo S., representante de la Empresa del F. C. de Córdoba á Tucuman, á efecto de designar las nuevas cuestiones que van á ser sometidas á la Comision Arbitral, se procedió á formular el adjunto pliego de cuestiones que serán decididas por la citada Comision, dentro del término señalado en el acta de próroga que debe levantarse á la terminacion de la anterior próroga.

En cumplimiento del artículo 4º del decreto de 14 de Octubre de 1876, firman la presente acta en Buenos Aires á siete de Marzo de mil ochocientos setenta y siete.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.

M. Ocampo S.

Relacion de las cuestiones que se someten á la decision de la Comision de Arbitraje entre el Gobierno y la Empresa constructora del F. C. de Córdoba á Tucuman, segun acta levantada en esta fecha:

- 1º Presupuesto de estanque de la Estacion Tucuman.
- 2º Presupuesto de los viaductos N^{tes} 1 á 4, de 24, 8 y 40 metros de luz.
- 3º Presupuesto de los viaductos de madera en los Arroyos Agua Blanca y demas que se indican en el espediente respectivo.
- 4º Presupuesto de los puentes Valderrama y demas que se indican en el espediente respectivo.

5° *Indemnizacion* por las cien mil libras vendidas en Londres.

Buenos Aires, Marzo 7 de 1877.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.
M. Ocampo S.

En quince de Marzo de mil ochocientos setenta y siete, reunidos en el Ministerio del Interior S. E. el Sr. Ministro, Dr. D. Simon de Iriondo y D. Manuel Ocampo S., representante de la Empresa del F. C. á Tucuman, á efecto de designar las nuevas cuestiones que van á ser sometidas á la Comision Arbitral, se procedió á formular el adjunto pliego de cuestiones que serán decididas por la citada Comision dentro del término señalado en el acta de próroga anterior.

En cumplimiento del decreto de 14 de Octubre de 1876, que ordena esta fórmula en su artículo 4°, firmamos la presente acta en Buenos Aires fecha ut supra.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.
M. Ocampo S.

Resúmen de los asuntos que se someten á la decision del Tribunal de Arbitrios de conformidad con el acta levantada en esta fecha:

1.° Presupuesto de galpon para carpintería, bodega y coches para la Estacion Tucuman.

2° Tipo de intereses.

Buenos Aires, Marzo 15 de 1877.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.
M. Ocampo S.

Conforme,
O. Ojeda.

Buenos Aires, Marzo 26 de 1877.

A los Sres. de la Comision Arbitral del F. C. Central Norte.

En virtud de lo resuelto en acta de fecha 24 del corriente me es satisfactorio acompañar los siguientes expedientes de la Empresa del Ferro-Carril.

1º Clasificacion de las locomotoras.

2º Idem de los coches y wagones.

Dios guarde á los señores de la comision.

SIMON DE IRIONDO.

En veinte y cinco de Abril de mil ochocientos setenta y siete, reunidos en el Ministerio del Interior: S. E. el Señor Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo y D. Manuel Ocampo Samanes, representante de la Empresa del F. C. de Córdoba á Tucuman, se convino en someter á la decision del Tribunal Arbitral para ser fallada con arreglo á lo establecido en el acta de próroga de 14 del presente mes, la cuestion sobre las reservas hechas en la 4ª Seccion del F. C. á Tucuman.

Y en cumplimiento del artículo 4º del decreto de 14 de Octubre de 1876 firman la presente acta en la fecha arriba indicada.

SIMON DE IRIONDO.

M. Ocampo S.

En el Ministerio del Interior, á 28 de Marzo de 1877, reunidos S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo y D. Manuel Ocampo Samanes, representante *ad hoc* de la Empresa constructora del F.-C. de Córdoba á Tucuman, teniendo en consideracion que el 31 vence el término acordado á los Sres. Arbitros para dirimir las cuestiones pendientes entre el Gobierno y la Empresa, han acordado prorogar el mencionado término hasta el 15 del próximo mes de Abril.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.
M. Ocampo S.

En el Ministerio del Interior, á 14 de Abril de 1877, reunidos S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo, por una parte y D. Manuel Ocampo S., representante *ad hoc* de la Empresa, por la otra, teniendo en consideracion que el 15 del corriente vence el término acordado á los Sres. Arbitros para derimir las cuestiones pendientes entre el Gobierno y la Empresa, han acordado prorogar el mencionado término hasta el 30 del corriente mes.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.
M. Ocampo S.

En la Ciudad de Buenos Aires, á 30 de Abril de 1877, reunidos S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo, por una parte, y por la otra D. Manuel Ocampo Samanes, representante *ad hoc* de la Empresa construc-

tora del F.-C. de Córdoba á Tucuman, teniendo en consideracion que hoy vence el término acordado á los Sres. Arbitros para dirimir las cuestiones pendientes entre el Gobierno y la Empresa, han acordado prorogar el mencionado término para la redaccion de los laudos y terminacion definitiva de la liquidacion, hasta el dia 15 del entrante mes de Mayo, en fé de lo cual firman este documento fecha *ut supra*.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.

M. Ocampo S.

En el Ministerio del Interior, á 14 de Mayo de 1877, reunidos S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo y D. Manuel Ocampo S., representante *ad hoc* de la Empresa constructora del F.-C. de Córdoba á Tucuman, teniendo en consideracion que mañana vence el término acordado á los Sres. Arbitros para dirimir las cuestiones pendientes entre el Gobierno y la Empresa, han acordado prorogar el mencionado término hasta el 25 del corriente mes.

SIMON DE IRIONDO.

M. Ocampo S.

En el Ministerio del Interior, á veinte y tres de Mayo de mil ochociento setenta y siete, reunidos S. E. el Señor Ministro del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo, por una parte, y D. M. Ocampo S. representante *ad hoc* de la Empresa constructora del F. C. de Córdoba á Tucuman, teniendo

en consideracion que el 25 del corriente vence el término acordado á los Sres. Árbitros para dirimir las cuestiones pendientes entre el Gobierno y la Empresa han acordado prorogar, como último término, para formular y entender en la liquidacion definitiva, hasta el quince del entrante Junio.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.
M. Ocampo S.

En el Ministerio del Interior á diez y ocho de Junio de mil ochocientos setenta y siete, reunidos S. E. el Señor Ministro del Interior, por una parte y D. Manuel Ocampo S. representante ad hoc de la Empresa constructora del F. C. de Córdoba á Tucuman, teniendo en consideracion que el quince del corriente vence el término acordado á los señores árbitros para dirimir las cuestiones pendientes entre el Gobierno y la Empresa, han acordado prorogar como último término para formular y entender en la liquidacion definitiva, hasta el dia treinta del corriente mes.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.
M. Ocampo S.

En Buenos Aires, á los veinte y ocho dias del mes de Junio de mil ochocientos setenta y siete, reunidos en el Ministerio del Interior: S. E. el Sr. Ministro Dr. D. Simon de Iriondo y D. Manuel Ocampo Samanes, representante *ad hoc* de la Empresa constructora del F. C. á Tucuman, teniendo en vista que el dia treinta del corriente vence el

término concedido á la Comision de Arbitraje para dirimir las cuestiones que le están sometidas, suscitadas entre el Gobierno y la Empresa, han convenido en prorogar el mencionado término hasta el dia quince del próximo mes de Julio, para laudar todas las cuestiones que quedan pendientes.—Y lo firman en Buenos Aires, en la fecha arriba expresada.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.

M. Ocampo S.

En Buenos Aires, á catorce de Julio de mil ochocientos setenta y siete reunidos en el Ministerio del Interior: S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Simon de Iriondo y Don Manuel Ocampo S., representante *ad hoc* de la Empresa constructora del F. C. á Tucuman, teniendo en vista que el dia de mañana vence el término acordado á la Comision de Arbitraje, para dirimir las cuestiones que le están sometidas, entre el Gobierno y la Empresa, han convenido en prorogar el mencionado término hasta el dia treinta y uno del presente mes para laudar todas las cuestiones que quedan pendientes y entender en la liquidacion definitiva y lo firman en Buenos Aires fecha ut supra.

(Firmado)—

SIMON DE IRIONDO.

M. Ocampo S.

Tucuman, Noviembre 24 de 1876.

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

Remitimos original á V. E. el laudo arbitral que hemos expedido sobre veinte y nueve (29) de las treinta y tres

(33) cuestiones, que tanto el Gobierno Nacional como la Empresa Constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman nos han hecho la honra de someter á nuestra decision.

Las cuatro cuestiones no resueltas quedan pendientes por no haberse presentado los necesarios antecedentes que habilitarán al Tribunal Arbitral para pronunciarse sobre ellas, pero lo serán oportunamente en virtud de la próroga del término acordado para el efecto al Tribunal por las partes interesadas.

Debemos manifestar á V. E. que para la fijacion de precios y presupuestos, el Tribunal Arbitral ha sido guiado por la consideracion de la manera de pago á la empresa establecida por el contrato, y demás disposiciones vigentes y porqué además, en su persuacion que las obras adicionales efectuadas y afectuarse deben ser abonadas, por el contrato, en la misma manera de pago que las ordinarias.

Tenemos por último, la satisfaccion de declarar á V. E. que el Tribunal Arbitral ha resuelto todas las cuestiones con el acuerdo unánime de sus miembros, si se esceptuan algunos puntos de subalterna importancia en que ha disentido al Sr. Ingeniero nombrado por la Empresa pero declarando y dejando en acta consignado que lo hacia tan solo por consecuencia á los principios que desde el primer momento, como Ingeniero y como Arbitro, habia constantemente sostenido.

Dios guarde á V. E.

Simon de Iriondo.—S. M. Laspieur.—B. Zorrilla.—Cárlos Stegmann.—Ignacio Firmat

En la Ciudad de San Miguel de Tucumán, á veinte y cuatro dias del mes de Noviembre de mil ochocientos setenta y seis, los Sres. Dr. D. Simon de Iriondo, Ministro Secretario de Estado en el Departamento del Interior, Dr. D. Saturnino M. Laspiur, Ministro de la Corte Suprema de Justicia Nacional, D. Cárlos Stegmann, Inspector de Ferro-Carriles de la Provincia de Buenos Aires, y D. Ignacio Firmat, Ingeniero, nombrados Arbitros Arbitradores por parte del Gobierno Nacional y por la Empresa constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, de comun acuerdo y en virtud del Decreto de fecha catorce de Octubre último y acta de su referencia de fecha diez y seis del mismo mes, para conocer y decidir sobre las treinta y tres cuestiones contenidas en el pliego firmado que acompañaron, y las demas que sometiesen durante el tiempo señalado para laudar, y habiendo visto y examinado todos los documentos, comprobantes, presupuestos y planos presentados, y oido las esposiciones verbales hechas por las partes segun consta de la série de actas que se levantaron, firmadas por los Sres. Arbitros arbitradores, y autorizadas por el escribano Secretario nombrado *ad hoc*; dijeron que debian declarar y declaraban: *respecto de la primera cuestion*, cuyo tenor es el siguiente: «*Cuentas cobrando almacenage, eslindage y acarreo por muebles, etc.*» Que, declarando los representantes del Gobierno que el expediente de este asunto habia quedado en Buenos Aires, y que no tenian antecedentes que presentar sobre ella, no

considerándose tampoco urgente la inmediata resolución, se aplazára.

Respecto de la **segunda**, «*Presupuesto para los anillos y refuerzos de las columnas de los puentes con veinte tramos de luz*». Que, teniendo en cuenta el precio del fierro y el del trabajo de mano, comparado con diferentes precios corrientes que se tuvieron á la vista, á la vez que los presentados por los representantes del Gobierno y los de la Empresa, se resolvió fijar el de veinte y cinco pesos fuertes por cada anillo, y á mas el diez por ciento sobre dicho valor fijado por el artículo diez del contrato de diez y nueve de Setiembre de mil ochocientos setenta y dos.

Sobre la **tercera cuestion** «*Presupuesto para un filtro de agua en la Estacion Tortoralejo*», — Que, teniendo en consideracion antecedentes iguales á los de la anterior cuestion, se fijó dicho presupuesto en la cantidad de mil setenta y ocho pesos cincuenta centavos fuertes, mas el diez por ciento adicional del contrato, debiendo ser hecho con arreglo á lo espuesto y especificado en la carta del Ingeniero Inspector, que se encuentra en el expediente respectivo.

Sobre la **cuarta cuestion** «*Presupuesto para un camino de pasajeros sobre el puente de Rio Primero*» — Que, quedaba fijado por total en la cantidad de mil trescientos diez pesos fuertes, incluso el diez por ciento adicional del contrato.

Respecto de la **quinta cuestion**, «*Presupuesto para la provision de agua en Jesus Maria*», que, queda fijado de la manera siguiente :

Por cañeria de tres pulgadas de diámetro, un peso y sesenta centavos fuertes por metro corrido.

Canillas, llaves, flotadores y cuatro codos incluyendo el material y colocacion, ciento veinte y cinco pesos fuertes por todo.

Escavacion para el caño y relleno, un peso fuerte por metro cúbico.

Albañileria (teniendo en consideracion que es solo un metro cúbico) quince pesos fuertes por todo.

Colocacion de la cañeria, cuarenta centavos fuertes por metro lineal.

Transporte hasta Jesus Maria, trescientos sesenta pesos fuertes por todo.

Descarga en Jesus Maria y llevarlo á pié de la obra, cuarenta pesos fuertes.

Imprevistos y eventuales, diez por ciento, y á mas el diez por ciento del contrato.

Sobre la **sesta cuestion** «*Reparacion de la columna rota del puente de Albigasta*»—Que, se suspende la resolucion definitiva de este asunto por no tenerse á la vista los documentos concernientes á la comision conferida al Sr. Limmarek, en Inglaterra, y haber abierta disconformidad entre las partes á este respecto, disponiéndose por ahora que la Empresa haga la obra de reparacion de la columna, reservándose resolver quien deba satisfacerla cuando se hayan obtenido los datos anteriores.

Sobre la **séptima cuestion** «*Presupuesto para la construccion de un galpon para Carpinteria, Bodega y Depósito de coches en la Estacion Tucuman*»—Que, quedaba fijado de la manera siguiente:

Escavacion—sesenta centavos fuertes el metro cúbico.

Albañileria—diez pesos setenta centavos fuertes el metro cúbico.

Reboque—setenta centavos fuertes el metro cuadrado.

Cornisa grande—tres pesos cincuenta centavos fuertes el metro lineal.

Cornisa chica—dos pesos fuertes el metro lineal.

Blanqueo—siete centavos fuertes el metro cuadrado.

Carpinteria — cuatro portones grandes (de tres por

cuatro) con pintura: ciento veinte pesos fuertes cada uno.— Puertas de (uno y veinte por dos y cuarenta): cuarenta y cinco pesos fuertes cada una.—Ventanas con vidrios, pintadas: veinte y cinco pesos fuertes cada una.

Cañería—cañería vertical de zinc: á un peso y cincuenta centavos fuertes el metro.

Todo lo demas, segun las reglas que se establecerán mas adelante para el Anden y en conformidad á lo presentado por la Oficina de Ingenieros en el presupuesto de ésta, que figura en el espediente respectivo.

Sobre la **octava cuestion** «*Presupuesto para el techo del Anden en la Estacion Tucuman*»—Que, se acordaba fijar por valor del techo, el valor de factura, comprobado.—Agregando cinco y medio por ciento por comision en el Rosario é Inglaterra.—Trece pesos fuertes por tonelada de conduccion á Córdoba comprendidos los peones cuidantes del desembarque á bordo.—Comprobar la descarga en el Rosario, ya sea hecha por el Central ó ya en lanchas.—Aumentar el trasbordo de los wagones del Central á la Estacion del Norte, avaluando este trabajo en siete pesos fuertes por wagon.—Pagar ademas carga y descarga, flete de Córdoba á Tucuman, á razon de veinte y cinco pesos fuertes por tonelada.—Tomar por norma para la colocacion del techo en la Estacion de Tucuman, el principio adoptado para la colocacion de los puentes, á razon de cuarenta y cinco pesos fuertes por tonelada. La teja se pagará á ciento diez y seis pesos fuertes el mil, mas doce por ciento por rotura; por flete á Tucuman cuarenta pesos fuertes el mil y por colocacion veinte y cinco centavos fuertes el metro cuadrado.

Por ciento veinte metros cuadrados de vidrios de tres y medio milímetros, incluido un diez por ciento de rotura y diez por ciento de superposicion de vidrios, á razon de doce pesos y setenta y cinco centavos fuertes el metro cuadrado—

por su colocacion setenta y cinco centavos el metro cuadrado. Por dos frontones de la armadura del Anden: á razon de ciento treinta pesos fuertes el metro cbico, incluso el valor de materiales, mano de obra y construccion.—Imprevistos salvo el material de fierro, cinco por ciento, mas el diez por ciento adicional del contrato sobre el costo total del detalle que antecede.

Sobre la **novena cuestion** «*Presupuesto del costo y colocacion de una balanza para carros en la Estacion Tucuman.*»—Sobre la **décima** «*Presupuesto del costo y colocacion de una balanza para carros en la Estacion de Córdoba.*» Sobre la **undécima** «*Presupuesto de una balanza para wagones en la Estacion Córdoba.*»—Sobre la **duodécima** «*Presupues'io de una balanza para pesar wagones en la Estacion Recreo.*»—Sobre la **décima terecia** «*Presupuesto de una balanza para wagones en la Estacion San Pedro.*»—Que, quedaba fijado cada uno de estos presupuestos de la manera siguiente: Por el valor de factura,—cinco y medio por ciento de comision en Inglaterra y Rosario, —trece pesos fuertes por tonelada á Córdoba inclusos los peones que activan el desembarque á bordo (desembarque y lanchage justificados por la Empresa), — siete pesos fuertes por descarga de wagones en Córdoba,—quince pesos fuertes por tonelada de flete hasta el Recreo,—veinte y cinco pesos fuertes por tonelada de flete hasta Tucuman, — y ademas para la de pesar wagones, sesenta centavos fuertes el metro cúbico de escavacion.—Once pesos fuertes por metro cúbico de albañileria. — Ochenta pesos fuertes para la colocacion.—Ochenta y dos pesos fuertes para los materiales de madera. — Cuarenta pesos fuertes para la mano de obra, —y cinco por ciento de imprevistos, sin incluir la balanza.—Para las de pesar carros, sesenta centavos fuertes por escavacion metro cúbico—Once pesos fuertes para albañileria, metro cúbico—

Sesenta y cinco pesos fuertes para colocacion — Treinta y cinco pesos fuertes para todos los materiales de madera, y cinco por ciento de imprevistos sin incluir la balanza. Para las de wagones y de carros, el diez por ciento segun contrato.

Respecto á las balanzas sobrantes, se acordó fuesen pagadas en la misma forma que las anteriores en el caso de haberse comprado con acuerdo del Gobierno ó sus encargados.

Sobre la **décima cuarta cuestion** «*Presupuesto presentado por la Empresa cobrando la construccion de galpones provisorios.*» — Que, no siendo suficientes los antecedentes presentados, y á petición de la mismas partes interesadas, se suspendiese su consideracion.

Sobre la **décimaquinta cuestion** «*Presupuesto para la modificacion de un puente de hierro de diez metros de luz, reduciéndolo á nueve metros.*» Que, por los mismos motivos de la anterior, quedaba suspendida su resolucion.

Sobre la **décimo sexta cuestion** «*Presupuesto para la demolicion de una pieza antigua en el terreno destinado para talleres en Córdoba.*» Que, se acordaba pagar doscientos treinta y tres metros y sesenta y seis centímetros cúbicos, á razon de dos pesos veinte y cinco centavos fuertes cada metro cúbico, debiendo quedar las maderas y demas materiales á disposicion del Gobierno.

Sobre la **décima séptima cuestion** «*Presupuesto detallado de las defensas para las columnas de hierro de los puentes con veinte metros de luz en los tramos.*» Que, se fijaba el precio de toda la madera de quebracho que se necesite á treinta y cuatro pesos y cincuenta centavos fuertes el metro cúbico. Los tornillos cortos de 0^m treinta

y cinco centímetros á cuarenta y cinco centavos fuertes el kilogramo, atuches para pilotes á cincuenta centavos fuertes el kilogramo, tornillos largos hasta dos metros treinta centavos fuertes el kilogramo. —Obra de mano, clavar cinco pilotes, hacer nueve cruces y cinco juntas en los pilotes, incluso el cinco por ciento de imprevistos, queda fijado en doscientos setenta y tres pesos fuertes sobre cinco pilotes.

A todo debe agregarse el diez por ciento de contrato.

Sobre la **décima octava cuestion** «*Presupuesto para la prolongacion de las cuatro alcantarillas del Central Argentino*». Que, quedaba fijado de la manera siguiente: Por escavacion sesenta centavos fuertes por metro cúbico; por albañilería diez pesos setenta centavos fuertes por metro cúbico; por albañilería de bóveda doce pesos setenta centavos fuertes el metro cúbico; mas el diez por ciento segun contrato.

Sobre la **décima nona cuestion** «*Presupuesto para viaductos de madera de tres metros setenta centímetros de luz*». — Sobre la **vigésima cuestion** «*Presupuesto para viaductos de seis metros setenta centímetros de luz*». — Sobre la **vigésima primera cuestion** «*Presupuesto para viaductos de veinte y un metros setenta centímetros de luz*». — Sobre la **vigésima segunda** «*Presupuesto para viaductos de treinta y cuatro metros setenta centímetros de luz*». — Que, debiendo someterse á un precio general estos diferentes presupuestos, se habia acordado tomar la medida de cuatro metros, sugetarla al presupuesto que sigue y ajustar á él todas las obras de viaductos: Presupuesto general para un viaducto de cuatro metros de luz — Escavacion: sesenta centavos fuertes el metro cúbico. — Material de madera á treinta y cuatro pesos cincuenta centavos fuertes el metro cúbico. — Tornillos de hierro á cuarenta centavos fuertes el kilogramo. — Construccion y colocacion

sesenta pesos fuertes por todo.—Cimiento de cascotes á seis pesos fuertes el metro cúbico.—Eventuales y trasportes diez pesos noventa y nueve centavos fuertes.—Para dos estribos madera á treinta y cuatro pesos cincuenta centavos fuertes el metro cúbico.—Tornillos de hierro á cuarenta centavos fuertes por kilogramo.—Construccion y colocacion, doscientos cincuenta pesos fuertes, imprevistos y gastos vários diez por ciento sobre construccion y colocacion, con mas diez por ciento segun contrato, sobre la totalidad.

Sobre la **vigésima tercera cuestion** «*Presupuesto de un caballete para estribos provisorios en los puentes de tramos de veinte metros de luz.*»—Que, este trabajo se avaluaría segun el siguiente presupuesto: Material de madera treinta y cuatro pesos cincuenta centavos fuertes el metro cúbico.—Tornillos de fierro hasta cuarenta y cinco centímetros de largo, cuarenta centavos fuertes de kilogramo.—Tornillos de hierro hasta tres metros y veinte centímetros de largo, á treinta centavos fuertes el kilogramo.—Construccion y colocacion, setenta y cinco pesos fuertes.—Imprevistos cinco por ciento sobre la construccion y colocacion, mas diez por ciento segun contrato.

Sobre la **vigésima cuarta cuestion** «*Presupuesto para las obras de defensa del arroyo Atahona.*»—Que, avaluadas las diferentes obras, quedaba fijado el precio de ellas en trescientos cuarenta pesos fuertes, mas diez por ciento, segun contrato.

Sobre la **vigésima quinta cuestion** «*Puente arroyo agua blanca.*».—Sobre la **vigésima sexta** «*Puente arroyo del Rey.*»—Sobre la **vigésima séptima** «*Puente arroyo Atahona.*»—Sobre la **vigésima octava** «*Puente rio Gastona.*»—Sobre la **vigésima novena** «*Puente rio Seco.*»—Sobre la **trigésima** «*Puente rio Medina.*»—Sobre la **trigésima primera** «*Puente rio Graneros.*»—

Sobre la **trigésima segunda** «*Puente rio Valderrama.*»
 —sobre la **trigésima tercera** «*Fuente arroyo del Toro*»
 —Que, se fijase por la Empresa el valor de los puentes segun el precio de factura en Inglaterra, gastos de embarque, seguros, pólizas, conocimientos, telégramas y el flete de Inglaterra al Rosario, debiendo presentar la Empresa á la Contaduría General de la Nacion los documentos que sean necesarios para comprobar la exactitud de las cuentas y la legalidad del cobro.—Pagar la comision de cuatro por ciento en Inglaterra, y uno y medio por ciento en el Rosario sobre el importe de materiales, y demas gastos en Inglaterra, escepto los fletes.—Respecto de intereses, que estos se ajustarian á las prescripciones del contrato, de convenios especiales y en defecto de unos y otros, con arreglo al artículo sesenta y cuatro de la Ley de Obras Públicas.—En cuanto al lanchage, acarreo y transporte por el Ferrocarril que se procederá de conformidad con lo indicado por el Departamento de Ingenieros en el informe respectivo, (observacion n^o 4).—Por lo que respecta al transporte en carros: que, se pagaria lo que se justifique haberse transportado de esta manera, á razon de veinte y cinco centavos fuertes por arroba de peso efectivo de los puentes de Valderrama al Sur, que son Graneros, Medina, Athona, Gastona, Seco y Valderrama; treinta centavos fuertes por arroba de peso efectivo por los puentes de Valderrama al Norte, que son Agua Blanca, Rey y Toro.—En cuanto á la colocacion, que, se adoptaria al precio uniforme de cuarenta y cinco pesos fuertes por tonelada inglesa de factura, quedando comprendido en este precio todos los trabajos que son inherentes en esta clase de obras; lo demas segun se espresa en los presupuestos presentados por la Empresa, que corren á fojas de una á nueve incluye del expediente núm. 4336.

Y por esta nuestra sentencia ó laudo arbitral, así lo re-

solvemos, ordenamos y firmamos por ante el Escribano, Secretario nombrado *ad hoc*, en la ciudad y fecha arriba espresadas.

*Simon de Iriondo.—S. M. Laspiur.
B. Zorrilla.—Cárlos Stegmann.
Ignacio Firmat.*

Por ante mi,
Juan Dam,
Escribano, Secretario *ad hoc*.

Inmediatamente notifiqué al Sr. Don Guillermo White, Gefe del Departamento de Ingenieros.

Guillermo White.

Juan Dam,
Secretario *ad hoc*.

Inmediatamente notifiqué al Sr. D. José Telfener.

José Telfener.

Juan Dam,
Secretario *ad hoc*.

La Comision de Arbitraje.

Buenos Aires, Febrero 26 de 1877.

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

La Comision Arbitral tiene el honor de remitir á V. E. original el laudo que ha pronunciado sobre las dos únicas cuestiones que quedaron pendientes de las sometidas al arbitraje por acta de fecha 16 de Octubre del año próximo pasado, habiendo sido retiradas las otras dos por el consentimiento de las partes.

A petición del Sr. Inspector de Ferro-Carriles de la Provincia de Buenos Aires y miembro de la Comisión Don Carlos Stegmann, debo manifestar á V. E. que, él ha disentido en la segunda resolución de las dos que el laudo contiene, por las razones que deja consignadas en acta.

Con tal motivo la Comisión tiene la satisfacción de saludar á V. E. con su mas distinguida consideración.

Dios guarde á V. E.

*Simon de Iriondo.—S. M. Laspiur.
F. Garcia.—Ignacio Firmat.—
Carlos Stegmann.*

Laudo.

En la Ciudad de Buenos Aires á los veinte y tres dias del mes de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, reunidos los vocales del Tribunal Arbitral, los Sres. Dr. Don Simon de Iriondo, Ministro Secretario de Estado en el Departamento del Interior, Dr. D. Saturnino M. Laspiur, Ministro de la Corte Suprema de Justicia Nacional, Dr. Don Teófilo Garcia, Senador del Congreso Nacional, D. Carlos Stegmann, Inspector de Ferro-Carriles de la Provincia de Buenos Aires y D. Ignacio Firmat, Ingeniero, para laudar sobre las cuestiones que bajo los números uno y seis figuran en el pliego de cuestiones sometidas al arbitraje por las partes comprometentes y que quedaron sin resolverse en el laudo anterior por falta de antecedentes, relativa la una al reclamo de almacenaje y eslingaje que la Empresa hace al Gobierno por no haberle sido proporcionados los galpones de que habla el artículo cincuenta y seis del contrato y haber tenido ella que hacerlos á su costa y la otra sobre si la empresa está obligada á reponer la columna rota del Puente de Albigasta, en virtud de la responsabilidad que el mismo contrato le impone, de conservar el Ferro-Carril por

el término de un año, desde su recepcion, en buen estado de servicio: habiéndose impuesto detenidamente de todos los documentos, comprobantes, planos y cuentas presentadas, y oído las esposiciones verbales hechas por las partes, segun consta de la série de actas que se levantaron firmadas por los Sres. Arbitros Arbitradores, y autorizadas por el infrascripto escribano secretario, nombrado *ad hoc*; digeron respecto de la **primera** que, siendo el almacenaje un contrato que supone la voluntad espresa por parte del depositante de poner á guarda en los almacenes de otro una cosa ú objeto determinado y no existiendo en el presente caso esta voluntad, desde que el supuesto depositante ha ignorado el depósito, así como el cobro que por él se pensaba hacerle y lo resiste; que tampoco se ha presentado prueba alguna por parte de la Empresa que acredite haber requerido previamente al Gobierno, como debia hacerlo, para que proporcionase los galpones de que habla el artículo cincuenta y seis del contrato, á lo que pudiera él haber provisto en alguna manera, ó por lo menos convenir, si se reconocia obligado á pagar una indemnizacion en la forma que se le reclama de almacenaje y eslingaje; que tampoco se ha comprobado la existencia del depósito, mientras que resulta que una parte de los objetos porque se cobra almacenaje han estado al campo raso y á la intemperie y otros los ha tenido la Empresa en su propio uso: por estas consideraciones declaraban no haber lugar, por no ser procedente, al cobro de almacenaje y eslingaje que la empresa hacia al Gobierno; dejándole sin embargo á salvo el derecho que crea tener, para reclamar una indemnizacion por los galpones y otros gastos que dice haber tenido que hacer á sus espensas para depósito de los materiales de la via; reclamo sobre el cual el Tribunal no se créé autorizado á resolver, por no haberle sido sometido en esta forma por el comun acuerdo de las partes.

Y considerando respecto de la **segunda cuestion** relativa la columna rota del puente de á Albigasta:

1º Que es un principio general, que nadie está obligado por la naturaleza de un contrato á responder del caso fortuito ó de fuerza mayor, á no ser que, por cláusula expresa lo haya tomado sobre sí.

2º Que la responsabilidad de la empresa de conservar el F. C. en buen estado de servicio por el término de un año, desde su recepcion, está determinada en cuanto á su naturaleza y alcance por el artículo 49 del contrato, en estos términos:

« Los contratistas conservarán el camino con todas sus obras anexas en buen estado por el espacio de un año, despues de ser recibido por el Gobierno.»

« Los terraplenes, escavaciones y desagües que hubiesen sufrido alteracion, volverán á ponerse en buen estado.»

« Los rieles y los cambios de via, que durante el año hubiesen mostrado defecto de cualquiera clase que sea, serán cambiados por otros nuevos y bucnos.»

« Todas las cosas que resulten ser de mala calidad serán renovadas.»

Resultando de esta determinacion que solo respecto de los terraplenes, escavaciones y desagües, la Empresa se impone la obligacion de volver á ponerlos en buen estado, cualquiera que sea la causa que los altere ó destruya, pero respecto de los rieles, cambios de vía y todas las demas obras, solo cuando resulten ser de mala calidad, ó mostraren durante el año defectos de cualquiera clase, la Empresa tiene el deber de repararlos, sin que sea dado en este caso estender por induccion ó interpretacion el sentido de los términos literales, usados en el contrato por las partes contratantes.

3º Que, esto sentado, la cuestion queda reducida á ave-

riguar si los materiales ó piezas de que se compone el puente de Albigasta, su sistema y colocacion, han tenido defectos en sí ó en su ejecucion.

4° Que sobre este particular, consta por la nota de los Ingenieros del Gobierno fechada en Tucuman el diez y seis de Noviembre de mil ochocientos setenta y seis y el telégrama de la misma fecha de Buenos Aires, del Sr. Olivera, y la nota número 66 del Departamento de Ingenieros, fechada en Buenos Aires el primero de Febrero de mil ochocientos setenta y siete y del telégrama que la acompaña de la misma fecha, hecho por el Dr. D. Lucas Gonzalez desde Córdoba, que la Empresa presentó los estudios, planos y antecedentes sobre puentes que el artículo 29 del contrato le imponía. Consta así mismo del informe que el Ingeniero Lindmark dirige al Director de Ingenieros, Sr. Moneta, con fecha 4 de Setiembre de 1874 y de la carta que el mismo Ingeniero Lindmark dirige en Lóndres, con fecha 8 de Julio á los Sres. Gonzalez y Olivera, que dicho Ingeniero Lindmark autorizado por el Gobierno y Departamento de Ingenieros Civiles de la Nacion, alteró en Londres dichos planos y sistema de puentes, y se contrataron los materiales con su intervencion, siendo pagados y embarcados con la aprobacion de la Comision del Gobierno Argentino en Londres, quien declara ser todos los materiales de buena calidad y con arreglo al contrato de construccion, de 19 de Setiembre de 1872; consta por último de las notas del Gefe del Departamento de Ingenieros al Presidente de la Comision Arbitral, de fechas 8 y 9 de Febrero de 1877, que los puentes colocados sobre los rios no ofrecieron al Ingeniero Inspector del Gobierno ni al Departamento de Ingenieros observacion alguna que se opusiera á la aprobacion de la completa ejecucion de esas obras, puesto que el Departamento de Ingenieros, dice en su nota de 8 de Febrero, ya citada que, despues de ocurrida la rotura de la columna

del puente de Albigasta recién se vino á comprender la necesidad de hacer á los puentes obras de defensa.

5° Que resultando de estos antecedentes que los materiales, estudios, planos, sistema y colocacion de puentes fueron hechos por el comun acuerdo de los Ingenieros de la Empresa y de los Ingenieros del Gobierno Nacional, unos y otros peritos en la materia y sabedores ademas de las crecientes periódicas que los rios tenian, es natural suponer que fueron construidos de una manera apropósito y conveniente para tales rios, y que por consecuencia, si no obstante todo esto ha sobrevenido el siniestro de la rotura de la columna del puente de Albigasta, debe presumirse que ella ha sido causada por un caso de fuerza mayor.

6° Que esta presuncion se convierte en un hecho comprobado, desde que, de los informes que sus agentes respectivos pasaron en aquella época, tanto á la Empresa constructora como al Departamento de Ingenieros y que se han presentado al Tribunal, consta que esa rotura fué producida por una creciente extraordinaria, que sobrepasó el nivel de los rieles del puente, dobló dos columnas en sus extremos inferiores, causándose la rotura probablemente por el choque de algun árbol ó tronco que arrastraba la corriente, pues, segun declaracion del Ingeniero Nacional Inspector, las columnas del puente estaban sólidamente establecidas.

Por estas consideraciones el Tribunal Arbitral crée que la rotura de la columna del puente de Albigasta, ha sobrevenido por un caso de fuerza mayor, y en consecuencia declara: que la Empresa constructora no tiene la responsabilidad de reponerla ó repararla á su costo.

Y por esta nuestra sentencia ó laudo arbitral, así lo resolvemos, ordenamos y firmamos por ante el escribano se-

cretario, nombrado *ad hoc*, en la ciudad y fecha arriba expresadas.

Simon de Iriondo.—S. M. Laspiur.
—F. Garcia.—Ignacio Firmat.—
Cárlos Stegmann.

Por ante mí,
Juan Dam.
Escribano, Secretario *ad hoc*.

Comision de Arbitraje.

Buenos Aires, 22 de Marzo de 1877.

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

EXMO. SEÑOR:

Por disposicion de la Comision Arbitral, tengo el honor de remitir á V. E. el Laudo Arbitral pronunciado sobre cuatro cuestiones de las sometidas á su decision con acta de fecha 21 de Febrero próximo pasado.

Dios guarde á V. E.

Por la Comision,
Juan Dam.
Secretario.

Laudo.

En la Ciudad de Buenos Aires, á los diez y nueve dias del mes de Marzo de 1877, reunidos los vocales del Tribunal Arbitral, á saber: Dr. D. Simon de Iriondo, Ministro Secretario de Estado en el Departamento del Interior, Doctor D. Saturnino M. Laspiur, Ministro de la Corte Suprema de Justicia Nacional, Dr. D. Teófilo Garcia, Senador al Congreso de la Nacion, D. Cárlos Stegmann, Inspector de Ferro-Carriles de la Provincia de Buenos, y D. Ignacio

Firmat, Ingeniero; para laudar sobre las siguientes cuestiones sometidas á su resolucion :

—1ª Reclamo de la Empresa por indemnizacion de puentes provisorios que tuvo que hacer mientras se colocaban los definitivos, determinados por el contrato.

—2ª Sobre recepcion de la 4ª seccion, en que la Empresa sostenia que debia considerarse recibida desde el dia de la inauguracion.

—3ª Reclamo de la Empresa de indemnizacion por haberse ordenado la suspension de movimientos de tierra, en la Estacion de Córdoba.

—4ª Indemnizacion reclamada por la empresa por falta de galpones y talleres, de que habla el artículo 56 del contrato y haber tenido ella que hacer galpones á su costa, se resolvió: sobre la **primera cuestion**, que, el reclamo sobre puentes provisorios no tiene lugar porque al fijar en el laudo pronunciado en Tucuman el precio de cuarenta y cinco pesos fuertes por tonelada inglesa, por colocacion de puentes, se tuvo en cuenta todos los gastos que se habian causado en relacion á puentes, incluso los puentes provisorios que se pusieron mientras se establecian los definitivos ; sobre la **segunda cuestion**: que, aunque en estricto derecho no hay razon para exigir se dé la 4ª seccion por recibida, por el mero hecho de haberla abierto al servicio público, puesto que esto exige un acto oficial idéntico al que se ha observado en la recepcion de las tres primeras secciones, es equitativo darla por recibida desde el 1º de Enero, época en que el Gobierno entró en posesion de ella y empezó á administrarla casi totalmente, debiendo inmediatamente el Departamento de Ingenieros mandar inspeccionarla, para determinar las reservas por obras inconclusas ó no ejecutadas, á fin de fijar la responsabilidad legal de la Empresa con arreglo al contrato; sobre la **tercera cuestion**, que, no ha lugar al reclamo de indemnizacion que ha-

cia la Empresa. La razon fundamental era que, desde que ella se negaba á construir los talleres, habia razon en suspender el trabajo de movimientos de tierra y de terraplen que, quedando paralizados, se destruirian por la accion de las lluvias y vendria á ser un trabajo completamente estéril y que por consiguiente no era justo pagar lo que de ningun provecho iba á servir, siendo la causa de la esterilidad de este trabajo precisamente la Empresa que se negaba á completarlo, no construyendo sobre él los talleres que el contrato le imponía; respecto de la **cuarta cuestion** que, sobre el precio que el Gobierno haya pagado por dichos galpones, en caso que no haya incluido en dicho precio indemnizaciones é intereses, se abone un diez por ciento de interes anual durante treinta meses, tiempo término medio desde que los galpones se hicieron, con dos por ciento mas tambien anual, por las indemnizaciones que el Empresario haya podido haber pagado al dueño del suelo. Y por esta nuestra sentencia ó laudo arbitral así lo resolvemos y firmamos por ante el Escribano Secretario nombrado *ad hoc*, en la ciudad y fecha arriba espresadas.

(Firmado)—

Simon de Iriondo.—Teófilo Garcia.
—S. M. Laspiur.—Cárlos Steg-
mann.—Ignacio Firmat.

Por ante mi,
Juan Dam.
Escribano, Secretario *ad hoc*.

CUENTAS PARCIALES

DEMOSTRANDO EL COSTO DE LAS OBRAS DE DEFENSAS DE LOS
PUENTES DEL FERRO-CARRIL NACIONAL CENTRAL NORTE, EJE-
CUTADAS EN FEBRERO Y MAYO DE 1877.

El costo de las obras en Albigasta.

Fecha		<i>Importe</i> \$ bol.
Marzo 3	Lista de peones.....	20 00
» 10	Idem idem.....	35 00
» 17	Ferrietería para la defensa.....	168 00
» »	Lista de peones.....	44 00
» 19	Un mes de sueldo al empleado que vigila la obra.....	80 00
» 24	Lista de peones....	85 00
» 30	Colocacion de las fajinas y ár- boles de la defensa.....	450 00
» 31	Lista de peones.....	67 00
Abril 2	Bormel por colocacion de pilotaje	600 00
» »	Arreglos del martinete.....	67 00
» »	Indemnizacion por perjuicios....	35 00
» »	Arboles para la defensa....	63 75
» »	250 fajinas á \$B. 0.40.....	100 00
» »	34 pilotos á » 5.....	170 00
» »	52 id. á » 4.....	204 00
» »	13 tirantes á » 5....	65 00
» »	17 pilotos á » 5.....	85 00
» »	Recepcion de madera.....	9 68
» 6	Acarreo de ramas para defensa provisoria.....	31 75
» 7	Lista de peones....	99 00
» »	51 tirantillos á \$B 1'50.....	67 50
» 8	1675 fajinas á « 0'37.....	619 75
» 13	Sueldo del empleado que vigilaba la obra, desde el 19 de Marzo hasta el 7 de Abril.....	51 61
» 18	Por defensa contra el terraplen.	32 75
	TOTAL EN ALBIGASTA....	3259 79

El costo de las obras en Graneros.

Fecha		Importe \$ bol.	
Marzo	10	Lista de obreros.....	121 62
»	17	Ferretería para la defensa.....	302 64
»	»	Lista de obreros.....	208 50
»	24	Idem idem.....	204 00
»	»	Trabajo hecho por D. Juan Bro- bobek.....	86 60
»	27	Un mes de sueldo al empleado que vigilaba la obra.....	80 00
»	31	24 árboles de sauce para el ata- jado.....	36 00
Abril	2	Lista de obreros.....	113 75
»	»	2 pilotes á \$b 5.....	10 00
»	»	93 pilotes á \$b 4.....	372 00
»	»	20 tirantes á \$b 5.....	100 00
»	7	Recepcion de madera.....	19 35
»	»	Lista de obreros.....	49 75
»	»	76 pilotes á \$b 5.....	380 00
»	»	97 tirantillos á \$b 1.50.....	145 50
»	8	5110 faginas á \$b 0.37.....	1890 70
»	12	Sueldo del empleado que vigilaba la obra desde el 27 de Marzo al 7 de Abril.....	30 97
»	»	Varios gastos pequeños.....	3 25
»	»	Colocacion de la defensa en la ori- lla Sud.....	620 00
»	»	Por rellenar un hoyo en el estribo cabando.....	13 50
»	20	Colocacion de los pilotes para el atajado en la orilla Norte.....	247 50
»	»	Colocacion de manecas para ligar los pilotes.....	11 25
»	»	Escabacion para embutir el ata- jado en la barranca.....	117 60
»	»	Colocacion del atajado.....	180 00

GRANEROS—(Continuacion)

Fecha		Importe \$ bol.
Abril 20	Por asegurar las columnas del puente con faginas atadas á las columnas.....	4 00
Mayo 11	Por reforzar los dos caballetes con pilotes.....	248 80
	TOTAL EN GRANEROS....	5607 28
Medinas		
Abril. 2	12 tirantes á \$b 5	60 00
Mayo 8	Madera de quebracho para acuñar	1 00
» 11	Por reforzar los dos caballetes con pilotes	283 40
	TOTAL EN MEDINAS....	345 40
Arroyo Atahona.		
Abril 2	8 pilotes á \$b 5.....	40 00
» »	2 vigas á \$b 10.....	20 00
» »	Ferretería	28 80
» 7	4 tirantes para diagonales á \$b 5.50	22 00
Mayo 8	Madera de quebracho para acuñar.	1 00
» 11	Colocacion de los dos estribos...	295 00
	TOTAL EN ATAHONA....	406 80
Gastona.		
Abril 2	6 tirantes á \$b 5	30 00
« 8	2204 faginas á \$b 0'37	815 48
« 20	Colocacion de la defensa.....	345 00
Mayo 11	Por reforzar el caballete Norte con pilotes.....	125 00
	TOTAL EN GASTONA....	1315 48

El costo de las obras en Rio Seco.

Fecha			Importe \$ bol.
Abril	2	3 tirantes á \$b 5.....	15 00
»	»	8 pilotes á \$b 5.....	40 00
»	»	1 viga.....	10 00
»	»	Ferreteria para el estribo Sud...	12 80
»	7	Dos tirantes para diagonales á \$b 5.50.....	11 00
Mayo	8	Madera de quebracho para acuñar.	1 00
»	»	3 vigas de laurel.....	16 00
»	»	Tornillos.....	5 12
»	11	Colocacion del estribo Sud.....	155 00
»	»	Id. id. Norte....	176 80
TOTAL EN RIO SECO...			442 72
Simoca			
Abril	2	8 pilotes á \$b 5.....	40 00
»	»	2 vigas á \$b 10.....	20 00
»	»	Ferreteria.....	25 60
»	7	4 tirantes para diagonales á \$b 5 50.....	22 00
Mayo	8	Madera de quebracho para acuñar.	1 00
«	11	Colocacion de los dos estribos...	295 00
TOTAL EN SIMOCA....			495 60
Valderama			
Marzo	3	Lista de obreros.....	150 00
»	10	Id. id. id.	144 00
»	17	Id. id. id.	166 00
»	24	Id. id. id.	195 50
Abril	1	Id. id. id.	163 75
«	2	2 tirantes á \$b 5.....	10 00
»	»	21 pilotes á id. 4.....	84 00
»	»	11 id. á id. 5.....	55 00
»	»	15 id. á id. 4.....	60 00
»	»	26 tirantes á id. 5.....	130 00

VALDERAMA—(Continuacion)

Fecha		Importe \$ bol.
Abril 2	2 vigas á \$b 10.....	20 00
» »	Ferreteria para los estribos.....	25 60
» »	Recepcion de la madera.....	9 68
» 7	4 tirantes para diagonales á \$b 5 50.....	22 00
» »	6 tirantes á \$b 1 50.....	9 00
» 8	Lista de obreros.....	100 25
» »	2585 fajinas á 0.37 \$b.....	956 45
» 12	Sueldo del empleado que vigilaba la obra desde 23 de Febrero á 7 de Abril.....	121 29
Mayo 8	Madera de quebracho para acuñar	1 00
» 11	Colocacion de los dos estribos...	280 00
	TOTAL EN VALDERAMA...	2703 52
	Arroyo del Rey	
Abril 2	4 tirantes á \$b 5.....	20 00
» »	8 pilotes á id. 5.....	40 00
» »	2 vigas á id. 6.....	12 00
» »	Ferreteria.....	25 60
» 21	Lista de obreros.....	117 25
» 28	Pago al capataz, 14 dias á 3 \$b.	42 00
» »	Lista de obreros.....	75 12
Mayo 15	Rotura de una rondana prestada.	4 00
	TOTAL EN ARROYO DEL REY.	335 97
	Arroyo del Toro	
Abril 2	8 pilotes á \$b 5.....	40 00
» »	4 tirantes á id. 5.....	20 00
» »	2 vigas á id. 10.....	20 00
» »	Ferreteria.....	25 60
» 7	Lista de obreros.....	26 75
» 14	Id. id.	88 75
» 28	Sueldo del capataz, 10 dias á \$b 3	30 00
	TOTAL EN ARROYO DEL TORO..	251 10

El costo de las obras de Lules

Fecha			Importe \$ bol.
Abril	2	Ferreteria para el estribo sud..	19 20
»	»	Id. id. id norte.	4 16
»	7	2 Vigas á \$fts. 10.....	20 —
»	»	6 Pilotes á \$fts. 5.....	30 —
»	»	Tirantes para diagonales á \$f. 5.50.....	11 —
»	28	Sueldo de un empleado para vi- gilar ocho dias á \$fts. 300...	24 —
Mayo	15	Colocacion del caballete provi- sorio en la Villa Norte.....	100 —
»	»	Construccion del estribo definiti- vo en la Villa Norte, incluso materiales.....	500 —
»	»	Colocacion del estribo en la Vi- lla Sud.....	150 —
»	»	Reparacion de un torno.....	41 —
TOTAL EN LULES..			899 36
Herramientas y útiles			
Febrero	21	6 Hachas.....	22 —
»	»	12 Palas.....	25 —
»	26	Acarreo de madera á la Es- tacion.....	30 —
»	23	3 Vasijas para agua.....	10 —
Marzo	3	2 Carretillas de mano.....	14 —
»	4	Piedras para afilar.....	3 75
»	13	2 Escoplos.....	3 —
»	16	157 Libras de piola.....	69 30
»	»	2 Cierras de trocear.....	19 —
»	»	3 Candados.....	6 —
»	»	2 Llaves inglesas.....	7 —
»	»	3 Barrenos.....	7 25

HERRAMIENTAS Y ÚTILES—(Continuacion)

Fecha		Importe \$ bol.
Marzo 16	1 Compas de carpintero . . .	1 —
» »	2 Hachas.	7 —
» »	1 Docena de limas triangulares.	2 75
» »	1 Trabador de sierra	— 75
» »	9 Libras clavos de alambre.	2 25
» »	1 Nivel de bronce.	3 —
» 17	Compostura del martinete del Rio Salí.	60 —
» »	6 Barrenos.	18 —
» »	3 Escaleras.	20 —
» 14	2 Hachas con cabos.	9 —
» »	2 Barrenos.	8 —
» »	1 Escuadra de carpintero . .	8 —
» »	1 Formon con macita.	8 —
» »	1 Serrucho	8 —
Abril 2	16 Tirantillos de laurel á \$b 1	16 —
» »	2 Id. de id. á \$b 1.50	3 —
» »	2 Id. de tipa.	3 50
» »	2 Barretas	8 —
» »	4 Reglas de cedro.	3 —
» »	1 Tabla de cedro	1 —
» »	12 Alquiler de herramientas para obras en Valderama.	14 —
Mayo 3	34 Libras piola.	14 96
» »	2 Barrenos	5 50
» »	2 Formones	2 25
» »	2 Azuelas	8 —
» 8	2 Tablas de cedro	2 50
TOTAL. . .		436 76

Martinetes.

Fecha		Importe \$ bol.
Febrero 21	3 rondanas de fierro	12 00
» »	Madera para la construccion . .	43 00
» 23	Ferretería	147 42
» 24	Lista de obreros para la cons- trucccion	131 35
Marzo 3	Id. id. id. id.	28 80
» »	Madera para la construccion . .	103 50
» 17	Cadenas y una abrazadera	50 50
» »	Un palo de lanza	1 50
Abril 2	Dos trozos de quebracho para mazas	6 00
» »	3 rondanas de madera	6 00
» »	1 torno de madera con eje de hierro	13 00
» »	Tornillos para asegurar el torno	7 04
» »	1 martillo con hierro para en- ganchar	8 50
» »	1 id. sin id. id. id.	6 00
» »	Un gancho para la cadena de un martinete	1 50
» 20	2 tirantes de nogal de 10 ^{ms} para los martinetes	36 00
Febrero 21	Clavos	94 00
» »	14 viages de changador para acopio de madera para la construccion de los martine- tes	7 00
TOTAL EN MARTINETES . .		610 05

Distribucion de materiales.

Fecha		<i>Importe</i> \$ bol.
Febrero 24	Lista de peones.....	24 00
» 27	15 viages de changador.....	7 50
Marzo 3	Lista de peones.....	84 00
» 10	Idem id.....	70 00
» 17	Sueldo de un mes del empleado encargado de la distribucion.	100 00
» »	Lista de peones.....	87 00
» 24	Idem id.....	73 00
» 31	Idem id.....	76 00
Abril 2	Silverio graneros por cargar madera.....	20 25
» »	Juan Pavelta por id. id.....	19 00
» 7	Alquiler de caballos para acar- reo de materiales en zorra..	6 00
» »	Lista de peones.....	36 00
» »	Zacarias Laterza, por cargar madera.....	8 75
» 12	Acarreo de materiales.....	4 00
» »	Sueldo del encargado de la dis- tribucion desde el 16 de Marzo hasta la fecha.....	90 32
» 14	Lista de peones.....	25 50
Mayo 8	4 viages de changador.....	4 00
	TOTAL EN MATERIALES...	735 32

Materiales de reserva (sobrantes)

Marzo 17	Tornillos que fueron destinados para Valderama (no emplea- dos).....	33 00
Abril 2	2 pilotes á \$b 5.....	»
» »	10 tirantes á id. 5.....	»

MATERIALES DE RESERVA—(Continuacion)

Fecha			Importe \$ bol.
Abril	2	Tornillos destinados para el puente del Colorado (no empleados)	33 60
»	7	37 tirantillos á 1 50 \$b., importarian 55 \$b. 50, pero resultando una equivocacion de \$b 10 en la cuenta de Lutzerza, sobre la partida de tirantillos se carga solamente.	45 50
Mayo	5	Lista de peones para recojer materiales	36 00
TOTAL EN RESERVA.....			200 70
Estudios en los Rios			
Marzo	10	Lista de peones	23 50
»	17	Id. id.	23 50
»	20	Un mes de sueldo al asistente Bergamini	80 50
»	31	Lista de peones	4 25
Abril	7	Id. id.	25 50
»	14	Id. id.	33 50
»	21	Id. id.	43 50
Mayo	5	Suedo del asistente Bergamini, desde el 20 de Marzo al 4 de Mayo	120 50
»	7	4½ jornales para mediciones...	4 85
»	12	6½ Id. id. id. ...	6 25
TOTAL EN LOS RIOS...			363 75

Varios gastos

Fecha		Importe \$ bol.
Febrero 24	Impresion de formularios . . .	23 —
Marzo 9	Libros para la contabilidad, papel y una roleta	15 63
» 21	Extraccion de madera del Rio Albigasta.	18 —
» »	Provision de agua en Albigasta.	3 —
Abril 2	1 ½ @ de grasa para los wago- nes del tren en una ocasion cuando faltaba	9 —
» 26	Por un chasque de Monteagudo á Rio Seco	2 —
Mayo 15	José M. Pereda por llevar la contabilidad	75 —
TOTAL VARIOS GASTOS . .		145 63

Resúmen de cuentas.

Obras en Abigasta	\$b	3259 79
« « Graneros	«	5607 28
« « Medinas	«	345 40
« « Atahona	«	406 80
« « Gastona	«	1315 48
« « Rio Seco	«	442 72
« « Simoca	«	403 60
« « Valderrama	«	2703 52
« « Arroyo del Rey	«	335 97
« « Arroyo del Toro	«	251 10
« « Lúles	«	899 36
Herramientas y útiles	«	436 76
Martinetes	«	610 05
Distribucion de materiales	«	735 32
Materiales de reserva	«	700 70
Estudios en los rios	«	363 75
Varios gastos	«	145 63
COSTO TOTAL	\$b	18463 23

Trueman, Mayo 10 de 1877.

Federico Stavelius.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Informe

SOBRE LA ESPLOTACION DEL FERRO-CARRIL CENTRAL NORTE,
EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 1877

I

Disposiciones Generales.

En nota fecha 29 de Diciembre me comunicaba S. E. que el Exmo. Sr. Presidente de la República, en decreto de fecha 28 del mismo, resuelto en acuerdo general de Ministros, había dispuesto que la explotación del Ferrocarril Central Norte se hiciera por cuenta de la Nación, desde el 10 de Enero de 1877, cesando en el mismo día este servicio por cuenta de la Empresa constructora, hasta que el Honorable Congreso resolviera la manera como tenía que seguir administrándose la línea.

En la misma nota se me participaba haber sido nombrado Administrador y se ordenaba:

1° «Que el Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación dictara las medidas conducentes para que, con arreglo al contrato de 21 de Abril de 1875, se hiciera formar el inventario del tren rodante, sus accesorios y duplicados y fuese entregado con la misma formalidad al Administrador nombrado, procurando que esta operacion se terminase antes del 10 de Enero.»

2° «La creacion de una Comision con residencia en la ciudad de Tucuman, y con encargo de la inspeccion de la Administracion y de proponer las medidas convenientes á su regularidad y economía, pudiendo resolver por sí, las que revistan un carácter de urgencia.»

Ademas, V. E. en prevision de que no fuera posible concluir los inventarios y entrega del tren rodante y materiales, antes del 10 de Enero, autorizaba á la Administracion, verbalmente y por telegrama fecha 13 de Enero, á seguir el Tráfico Público sin ninguna interrupcion, tomando de los talleres de la Empresa, el material rodante y cuanto necesitare, prévia inspeccion, para determinar el estado de cada locomotora, vehículo, etc.

Apoyado en estas disposiciones y de acuerdo con la Comision Inspectorá, segun telegrama de fecha 11 del mismo mes, esta Administracion procedió á la organizacion del servicio de la línea.

Desde Buenos Aires en fecha 4 se le telegrafió al Gefe del Tráfico, dando aviso á todos los empleados y obreros de talleres y estaciones, para para que permanecieran en sus puestos hasta nuevo aviso, y con circulares sucesivas, en los primeros dias del mismo mes, se partipaba á los demas empleados y particularmente á los Gefes de Servicio y al Representante de la Empresa constructora, las órdenes terminantes recibidas del Exmo. Gobierno. De ellas se vió en la imperiosa necesidad de hacer uso esta Administracion, porque no estando todavia concluidos los inventarios, y existiendo diferencias entre la Oficina de Ingenieros y la Empresa, sobre sus clasificaciones y avaluacion, esta última no dejaba de protestar contra los procedimientos de la Administracion.

Sin embargo, es preciso confesar que á escepcion de estas protestas, la Empresa no presentó dificultades en la instalacion del nuevo servicio.

De este modo pudo la Administracion en el término de pocos dias tener á su disposicion el tren rodante, hierro,

acero, útiles, herramientas, mueblaje de oficinas, combustible, &c. en la cantidad suficiente para que pudiesen salir los trenes indispensables, como lo comunicaba á la Oficina de Ingenieros, en nota fecha 20 de Enero.

Los empleados de la línea, siguieron la mayor parte en sus puestos; á todos ellos se repartieron los varios reglamentos de servicio, en los que se introdujeron pocas pero necesarias reformas; así mismo se pudo conseguir sin dificultad alguna del representante del Sr. Ocampo, en esta ciudad, el uso de los edificios en que se hallaban establecidas las oficinas, y por último careciendo el almacén de la Empresa de algunos objetos indispensables para el servicio, se proveyeron del Rosario, único punto de donde podían conseguirse, con la premura con que eran exigidos.

De todo lo ante dicho se dió aviso á la Comision Inspectora, con cuyo acuerdo se tomaron todas estas disposiciones.

Con nota fecha 23 de Enero se enviaba á la Oficina de Ingenieros una lista de las máquinas de que disponia la Administracion en aquella época, y se le pedian detalles sobre los puntos de la línea, á que deberian ir los encargados de formar sus inventarios, para disponer los trenes y horarios correspondientes.

V. E. en telégrama fecha 7 de Febrero interpelaba á esta Administracion con motivo de falsas noticias por las cuales se aseguraba haberse suspendido el servicio público.

La contestacion lleva fecha 8 del mismo, siendo del tenor siguiente :

Exmo. Sr. Ministro del Interior :

Oficial: « Desde el 10 de Enero hasta la fecha, el servicio de esta línea se ha hecho con regularidad. El itinerario de los trenes ha sido el mismo que existía anteriormente, es decir, tres semanales de Córdoba á Tucuman y vice-versa, cuya salida la hacen los Lúnes, Miércoles y Viérnes. »

« El servicio de la carga se ha hecho en trenes de menor velocidad, siendo el número de ellos hasta la fecha, de nueve. »

« De acuerdo con la Comision Inspectora, y en vista de las exigencias del público, se establecieron trenes locales de ida y vuelta hasta la estacion Sarmiento, los dias Mártes, Juéves y Sábados, en combinacion con los que hacen su itinerario hasta Tucuman, resultando un servicio de trenes diarios entre las Estaciones Córdoba, Jesus María y Sarmiento. »

« El resultado de estos trenes hasta la fecha, no ha gravado los intereses económicos de esta administracion. »

« Hasta la fecha, solo un retraso sufrido en estos, tuvo lugar el 24 de Enero: tren numero 3 que llegó á Tucuman con 20 minutos de atraso por causas ajenas al servicio. »

Dios guarde al señor Ministro :

R. Aranda

He querido reproducir por entero este telégrama porque él presenta, tal cual era, la situacion general del servicio en la fecha á que se hace referencia.

II.

Inventarios y entrega del tren rodante, materiales, etc.

La cuestion que mas debia preocupar y en efecto preocupó al Gobierno no menos que á la Comision Inspectorá y á esta administracion era la de la formacion de los inventarios del tren rodante, material fijo, estaciones, galpones, talleres, etc.

El sistema de casi violencia á que se habia recurrido para que el tráfico no sufriera interrupcion, debia cesar lo mas pronto posible, porque para la marcha administrativa de la explotacion, era indispensable tener á disposicion todo el material existente á fin de distribuirlo convenientemente y entrar de lleno al estudio y nueva organizacion del servicio público.

Así es que, mientras que el Inspector General de Ferro-Carriles y la Oficina de Ingenieros se apuraban en el difícil trabajo de clasificacion é inventarios, esta administracion por su parte hacía todo lo posible para cooperar á su tarea.

El mismo dia 10 de Enero, la Oficina de Ingenieros preguntaba á esta Administracion si tenia inconveniente en que al dia siguiente se recibiese de la Estacion y los Galpones de Córdoba, estando la Empresa preparada y dispuesta para entregarlos; hecho esto el dia 11 de Enero, aquellos edificios quedaron en posesion y cargo de esta administracion.

Los inventarios de mueblaje y útiles existentes en las estaciones de la línea, fué operacion larga y penosa. Los encargados de la Oficina de Ingenieros y de la Administracion, salidos á mediados de Enero, se dedicaron á ello con todo esmero; sin embargo, la operacion duró cerca de tres

meses y solamente el 1° de Marzo, la Oficina de Ingenieros podia transmitir copia firmada de estos inventarios.

En cuanto á las locomotoras y vehículos, la mencionada oficina enviaba las clasificaciones y hacia la entrega en la forma siguiente :

Locomotoras : « Progreso », « Salta », « San Juan » y « Mendoza », —el dia 12 de Enero.

El dia 13 entrega la « Santiago ».

El dia 14 entregaba la « Jujuy », « Belgrano », « Laura », « Rivadavia » y « Avellaneda », con una cantidad de coches sistema inglés y americano.

El 16, la « Córdoba » y « Sarmiento ».

El 17 varios coches y wagones.

El 4 de Febrero la « Rioja » y al mismo tiempo anunciaba estar concluida la clasificacion de las demas, reservándose enviar el inventario correspondiente, que en efecto mandó el 10 de Febrero.

No estando la Empresa conforme con las clasificaciones hechas por la Oficina de Ingenieros Nacionales, de las locomotoras « San Martin » y « Rioja », quiso impedir á esta Administracion el uso de las mismas, de lo cual se informaba á V. E., avisando que en virtud de las instrucciones recibidas, y en vista de la escasa dotacion de locomotoras, esta Administracion habia tenido que tomarlas de los depósitos, por exigirlo así el servicio.

V. E. aprobaba esta medida con telegrama del 22 de Enero, manifestando que los jueces árbitros que entendian las cuestiones suscitadas entre el Exmo. Gobierno Nacional y la Empresa Constructora, resolverian á su tiempo este asunto.

Terminados los inventarios, esta Administracion en fe-

cha 1° de Marzo recibió los últimos de dicho tren rodante, comprendiendo el correspondiente á las existencias en los depósitos de Córdoba.

Simultáneamente se procedía al inventario de los materiales de la via permanente, el de los útiles existentes en los talleres, material, mueblaje, existencias en depósito, cuyos artículos en parte fueron recibidos en Córdoba y el resto en Tucuman.

Una sola dificultad se suscitó al tomar posesion del material fijo de la via.

La Oficina de Ingenieros Nacionales se negó á recibir de la Empresa uno de los semaforos colocado á la entrada del puente del Rio Primero, en la Estacion Córdoba, fundándose, segun nota pasada con fecha 25 de Enero, en que considerándose como adicional dicho semafor y no habiendo sido autorizada la Empresa constructora por la ante dicha Oficina para su colocacion, esta no podia considerarla como obra perteneciente á la línea; sin embargo, siendo dicho aparato de absoluta necesidad, mientras tanto no sean ejecutados los edificios de talleres y desaparezca la actual estacion provisoria, esta Administracion avisada por la Empresa constructora que iba á proceder á retirarlo tuvo que, para garantir la seguridad pública, tomar posesion de él, con reserva de superior resolucion.

III.

Administracion Central.

Una de las primeras atenciones de esta Administracion, despues de terminada la penosa tarea de la formacion de los inventarios, fué la de la instalacion de la Oficina Central.

La organizacion que habia regido bajo la Empresa constructora, tenia á su favor los resultados de la esperiencia, y por lo demas, correspondia á las necesidades del servicio; así es que se conservó entre tanto sobre las mismas bases, con una sola modificacion aconsejada por razones de economía.

Se suprimió la Oficina del Movimiento, agregando este servicio á la Oficina de Traccion, creando un Sub-inspector que atendiera sobre la vía las exigencias de las dos oficinas y un escribiente para los trabajos correspondientes.

Así pues, las oficinas quedaron distribuidas del modo siguiente:

- I Administracion.
- II Contaduría, Intervencion y Estadística.
- III Tráfico.
- IV Traccion y Movimiento.
- V Vía permanente.
- VI Depósito ó Bodega.

Una parte de los empleados que componian la antigua Administracion de la Empresa, separados del servicio, fueron reemplazados por otros. En la eleccion de estos nuevos empleados, se procedió con el mayor acierto posible, procurando elegir personas de esta y de Tucuman, idóneas para el desempeño de su cometido, habiendo correspondido hasta la fecha al cumplimiento de sus deberes.

De los empleados que quedaron de la antigua Administracion de la Empresa, se cuentan: el Contador y dos Auxiliares, el Interventor, el Gefe del Tráfico y un Auxiliar, el Gefe de Traccion, los Sub-inspectores de la vía permanente y algunos otros empleados de inferior categoría.

Mas tarde presentaba la renuncia de su puesto el Señor Gefe del Tráfico por necesidad perentoria de ausentarse de esta localidad y fué reemplazado por uno de los nuevos empleados.

Es indudable que se han hecho acreedores á la mayor consideracion estos Gefes que quedaron en sus puestos, porque de este modo en la imposibilidad de formar empleados de esta clase, en su mayor parte especialistas, no se interrumpió aquella cadena de tradiciones que sobre la práctica y la esperiencia, forma el argumento primero en la marcha regular de este género de Administraciones.

Por lo demas, es evidente que con un personal enteramente nuevo, habría sido muy difícil la marcha regular de esta Administracion, que eran tanto mas necesario en aquellos momentos, por cuanto se trataba de conseguir que no se interrumpiera el tráfico público, bajo ningun pretesto.

En la asignacion de sueldos se tuvo en cuenta los mismos que antes tuvieron, con algunas pequeñas variaciones surgidas de la conveniencia de ordenar las varias categorías de los empleados con relacion á su responsabilidad y trabajo y en la reduccion de bolivianos á fuertes para conformar esta partida al sistema general de contabilidad.

Las oficinas, encontrándose en local mas aparente, con el correspondiente mueblaje, esta Administracion propuso el arrendamiento y compra de aquellos, prévia tasacion, de cuya aprobacion y trámites fué autorizada por ese Ministerio.

En todos estos arreglos se tuvo por base no solamente las necesidades urgentes que el servicio reclamaba, sino tambien la mayor economía posible.

El presupuesto general de gastos que, con nota fecha 6

de Febrero pasaba esta Administracion á la Comision Inspectora, arrojaba un total de \$fts. 23.106,42 por mes, con una economía de \$fts. 1.917,74 sobre los gastos que anteriormente hacía la antigua Administracion de la vía.

Con fecha 15 del mismo mes la Comision Inspectora devolvió dos de los tres ejemplares del presupuesto que le habian sido remitidos, con la resolucion siguiente: «Pásese al «Ministerio del Interior; el Admidistrador procederá al «pago de los empleados conforme al presupuesto efectivo, «sin perjuicio de la resolucion que tomára el Exmo. Go- «bierno.»

A falta de un reglamento de sobre-sueldos y gastos de viaje, esta Administracion puso en ejercicio, de conformidad con la Comision Inspectora, el mismo que con fecha 9 de Diciembre de 1874, decretó el Exmo. Gobierno para el Ferro-carril Nacional Andino.

El sistema de contabilidad ha sido casi por completo reformado, no ciñéndose esta Administracion á lo que encontró establecido y prácticado por la Empresa anterior, sinó que dió nueva forma, consultando principalmente los sistemas de contabilidad mas completos y muy especialmente el del Ferro-carril Central Argentino.

En este difícil é importante trabajo el Gefe de la Contaduría el Sr. Von-Arax ha prestado servicios de la mayor consideracion.

El vacío que se nota actualmente en esta reparticion, no se refiere propiamente á la Contabilidad, sino á la seccion Estadística, para cuya regularizacion se necesita mas práctica en el empleado encargado de ella y mas competencia en los Gefes de Estaciones para la redaccion de las

gufas y registros, base de cualquier estadística de este género.

Algo también es forzoso dejar al tiempo y á la experiencia propia, en trabajos que tienen su carácter especial en las condiciones de las localidades y hábitos de las poblaciones; sin embargo esta Administración dedica preferente atención á la estadística de este ferro-carril, como base segura para la explotación de los productos esportables de las provincias que cruza esta línea férrea, no perdiendo de vista las particularidades de estos mismos productos.

Un estudio detenido y estenso de los productos y gastos, formará objeto de un capítulo aparte.

IV.

Tráfico.

El servicio del tráfico, cuya transcendencia es de suma importancia por cuanto él significa los resultados útiles de la explotación, como así mismo representa el desarrollo de las riquezas en las zonas que atraviesan los ferro-carriles, no estaba organizado bajo la Empresa anterior de un modo regular.

Esplotándose la línea durante el período de la construcción de la misma, las exigencias de ella absorbían por completo este servicio, haciendo imposible consagrar la atención preferentemente dedicada á terminación de los trabajos, á estudios tendentes al desarrollo y movimiento de productos.

Si no todo, mucho había que hacer para organizar este servicio al empezar la nueva explotación.

Muchos empleados de las estaciones, antiguos y prác-

ticos, habiendo sido separados del servicio, fueron reemplazados por otros nuevos y esta era una nueva dificultad que se agregaba á las demas.

Las tarifas de la Empresa habian sido formadas consultando mas bien sus intereses particulares que los comerciales.

Las poblaciones cercanas al ferro-carril, no acostumbradas á servirse de él; tal vez detenidas por los altos precios de las tarifas; la completa falta de caminos viables convergentes á la línea; una gran parte de esta atravesando desiertos; las poblaciones ignorando el valor de las riquezas naturales de su suelo para explotarlas; la falta de especuladores que estimulasen la actividad de los poseedores de dichas riqueza; la costumbre de transportar los frutos en carros y mulas; los capitales empleados en estos sistemas de transportes, y otras razones del mismo género, han sido sin duda la causa que en el primer año de la explotacion de esta línea, no se hayan conseguido los resultados que son de esperarse de ella.

Estos inconvenientes hacian difícil la organizacion de esta Oficina tan importante, demostrándose por ellos mismos que los resultados á ella exigidos son obra gradualmente lenta, debiendo ser el objeto de largos y detenidos estudios sobre las poblaciones; la calidad, valor y cantidad de los productos y su mas ó menos fácil explotacion; la necesidad de comunicaciones con las regiones contiguas al ferro-carril hasta un cierto radio, y los medios mas económicos para establecerlas; el modo de promover el tráfico de las estaciones intermedias entre sí y con los extremos de la Línea, ya sea con trenes especiales, ya sea

con oportunos arreglos de tarifas y por último la formación de estas y sus varios modos de aplicación.

La Administración pensó ante todo en la distribución é instrucción del personal de estaciones de cuya idoneidad y celo depende en su mayor parte la marcha regular de esta repartición.

Distribuido el personal según su capacidad en las veinte y dos estaciones de la línea, se ordenó al Interventor quedára recorriendo estas oficinas, tanto para intervenir en sus contabilidades, como para hacer comprender los reglamentos generales y aplicación de tarifas, y á objeto de dar las instrucciones necesarias para normalizar la marcha del servicio.

En el mes de Enero se establecieron trenes locales, de acuerdo con la Comisión Inspectorá, entre las estaciones «Córdoba», «Jesus María» y «Sarmiento».

Se acordó en la Comisión Inspectorá ayudar en cuanto fuera posible á un agente de mensajerías locales de Tucumán para establecer una línea de comunicación entre las estaciones «Telfener» y «Monteagudo» y las poblaciones de Medinas, Concepción y Monteros.

Se subsanaron las faltas motivadas por la demora de wágones cargados de mercaderías, que quedaban algunas veces demorados en las estaciones intermedias de la vía, debido, las mas veces, á la escasez de máquinas durante el tiempo de la formación de los inventarios y durante la atención urgente de los trabajos de defensa de los puentes de la 4.^a Sección.

Se dieron instrucciones á los gefes de estaciones y conductores de trenes de viajeros y de carga de atender con

todo esmero á las comodidades de aquellos y la buena conservacion de estas.

Se aseguró con un contrato provisorio el establecimiento de un hotel regularmente servido en la estacion «Recreo,» punto en que los trenes de pasajeros se detienen durante la noche.

Pidió esta Administracion la construccion de galpones y depósitos definitivos en la Estacion Córdoba para la carga y descarga y conservacion de las mercaderias en depósito, que actualmente se hace á la intemperie sin abrigo de ningun género. Es urgente que el Exmo. Gobierno autorice lo mas pronto posible la ejecucion de estas obras.

Por último esta administracion no cesó un instante en llevar á cabo algunas variaciones que debian introducirse en las tarifas para el aumento del tráfico.

La Comision Inspectorá activaba secundando los propósitos de esta Administracion, para llevar á cabo estas reformas y despues de varias sesiones con la misma, se establecieron las bases en que estas debian ser ejecutadas.

Este asunto formará el objeto de un capítulo aparte.

Como se dijo en el principio de este capítulo, la organizacion de este servicio es gradualmente lenta; la administracion continuará consagrándole preferente atencion y no duda que muy luego los resultados corresponderán á sus esfuerzos.

V.

Traccion y Movimiento

Estos servicios con el de los talleres estaba bajo la direccion de dos ingenieros durante la antigua administracion de la Empresa constructora.

La presente administracion los reunió por razones de economía bajo la direccion del Ingeniero Mecánico que habia servido á la Empresa constructora como Gefe de los Talleres, por varios años.

Vamos á ocuparnos de las tres partes de este servicio separadamente, en el órden siguiente: Talleres, Traccion y Movimiento.

PRIMERA PARTE—TALLERES

La primera necesidad en cuanto á los Talleres era de asegurarse la propiedad ó el uso por lo menos de los galpones en que se encontraban establecidos, tanto mas cuanto que la Empresa protestaba desde su principio (11 de Enero) fundándose en que, no habiendo los Ingenieros Nacionales fijado el precio de este edificio le era preciso que la Administracion le diera alguna garantía ó en caso contrario dispondria de ellos segun sus intereses.

Elevado á conocimiento de V. E. las dificultades surgidas, fueron salvadas, segun me comunicaba satisfactoriamente, no habiendo dado lugar posteriormente á ninguna dificultad para su uso.

Estos galpones son insuficientes y mal abrigados, es urgente, en consecuencia, la ejecucion de los proyectados.

Estos Talleres estaban servidos por mecánicos especiales. La Empresa tenia de ellos un número excesivo por las necesidades de la construccion.

La Administracion pudo atender con un número mas reducido las exigencias del servicio. En general son buenos contándose entre ellos algunos hábiles mecánicos.

La Administracion no disponia de herramientas y útiles necesarios, hierro ni acero para atenderlos, viéndose

en la necesidad de pedir inmediatamente á la Empresa la factura de estos útiles que tenia en su depósito, procedentes directamente de Inglaterra y de difícil adquisicion en esta plaza, á fin de tratar de su compra. El representante de aquella, entregaba con fecha 12 de Enero el pedido hecho.

En cuanto á las herramientas y útiles así como los materiales anteriormente indicados, esta Administracion remitió á la Comision Inspectora en nota fecha 31 de Enero las facturas correspondientes á fin de que ella resolviera lo que considerára mas conveniente avisándole al mismo tiempo que los Talleres se servirian de ellos mientras recayera la resolucion correspondiente.

La Comision en fecha 6 de Febrero contestaba que se reservaba proveer tan luego como estuvieran en su poder los inventarios, aprobando mientras tanto su empleo en los Talleres.

Desde esa fecha los Talleres marchan con regularidad y disciplina y en ellos se hacen todas las reparaciones del material móvil con escepcion de los de mayor importancia, las cuales tienen que ser ejecutadas en el Rosario por carecer de las máquinas indispensables para ellas, como se vé por el cuadro siguiente :

Maquinaria para servicio de reparaciones, montada en los talleres :

- 1 máquina de taladrar, grande.
- 1 » » » de mano.
- 1 » » cepillar.
- 1 » » roscar.
- 1 » » tornear.
- 1 locomóvil de 6 caballos.

Aun cuando hay en depósito mayor número de máquinas para este uso, la falta de local hace imposible colocarlas.

SEGUNDA PARTE—TRACCION

Por los inventarios y por cuanto se ha dicho en el capítulo 2º de este informe, el Exmo. Gobierno conoce la forma y tiempo en que fueron puestos á disposicion de esta Administracion los elementos mas indispensables para el servicio.

El material rodante, hasta ahora, mediante las oportunas reparaciones para su conservacion, ha llenado y llena las exigencias del servicio; pero es indispensable no olvidar la necesidad que se hará sentir bien pronto de aumentar el número de locomotoras, sobre todo de la clase de pasajeros que hacen el servicio de trenes mixtos, actualmente es tan reducida que se hace difícil sino imposible, los servicios extraordinarios que las exigencias especiales reclaman muchas veces.

Por razones de seguridad y conservacion, así como de economia se ordenaron algunas reparaciones urgentemente exigidas en ellas.

La Empresa habia colocado en la parte posterior del tender un miriñaque á fin de evitar los accidentes á que podia dar lugar el encuentro de animales sobre la vía.

Hallándose colocadas las mesas giratorias necesarias para evitar la posicion peligrosa del tender, cuando este es empujado por la máquina, aquellos se hacian enteramente innecesarios.

Estos fundamentos sirvieron á esta Administracion de base para tomar la resolucion indicada.

Otra modificacion de carácter urgente era la de colocar chisperos á fin de salvar los frecuentes accidentes á que daba lugar la carencia de un aparato de este género que evitára el peligro de incendio en los trenes mismos.

A pesar de haber dedicado esta Administracion preferente atencion á este objeto, los resultados no han correspondido á sus deseos, no habiendo dado resultado practico los trabajos que en este sentido se han ejecutado.

En epocas anteriores se hicieron tambien en el mismo sentido no pudiendo tampoco corresponder el exito á sus esfuerzos. Sin embargo, con la constante vigilancia que en los trenes se observa, juntamente con algunas pequeñas modificaciones hechas en las chimeneas, se ha conseguido disminuir los efectos de accidentes que hubieran concluido por inutilizar gran parte del material rodante.

El agua, como el combustible, que forman los primeros elementos de la traccion y movimiento, presentó graves inconvenientes para la conservacion de las máquinas y la regularidad del servicio.

Su escasez y mala clase son las causas principales de este hecho.

Las distancias entre estaciones en las cuales no se encuentra agua para la alimentacion de máquinas son las siguientes:

Entre «Córdoba» y «Sarmiento»	74 kilómetros.
« «Quilino» « «San Antonio»	156 «
« «Frias» « «San Pedro»	77 «

En las estacion «San José» y «Recreo» comprendidas entre «Quilino» y «San Antonio», el agua de los pozos de esas estaciones es completamente imposible emplearla para el servicio, habiendo sido este el motivo principal de

los grandes gastos y reparaciones hechos en la Administracion anterior para la mantencion de las Locomotoras.

Actualmente no se hace uso de estas aguas, empleando estanques portátiles para el servicio de alimentacion necesaria.

Se proyecta un nuevo servicio de estanques que dará término, por completo, á los inconvenientes indicados.

En la Estacion de «Jesus Maria», comprendida entre las de «Córdoba» á «Sarmiento», cruza la línea próxima al depósito de agua de dicha estacion una acequia de propiedad particular la cual abastecía en épocas anteriores á la Empresa constructora, segun contrato particular.

En consecuencia se solicitó de los precitados dueños hacer un contrato para atender al servicio general de la vía.

Despues de algunas dificultades suscitadas en el arreglo de bases para la formulacion del contrato correspondiente, esta Administracion consiguió provisoriamente llegar á un arreglo por el cual, hasta tanto fuera posible proveer de agua en otra forma, el servicio de la línea se haria con la de aquella acequia. La Comision Inspectora aceptó las condiciones estipuladas, autorizando al mismo tiempo proceder á estudiar el mejor medio de proveer á esta necesidad del modo mas seguro y menos oneroso.

En las Estaciones «San Antonio,» «San Pedro,» «Telfener» y «Monteagudo,» agotados los pozos á consecuencia de la seca, se hizo indispensable abandonar estos y hacer algunas reparaciones en las cañerías.

Un incidente interrumpió por algunos dias el curso de estos trabajos, perentoriamente exigidos y de la mas urgente necesidad.

La Empresa constructora tenia en servicio ocho estan-

ques sobre plataformas, de los cuales se servia para atender las exigencias de sus trabajos y la explotacion de la línea.

La Oficina de Ingenieros no quiso hacerse cargo de estos estanques y la Empresa comunicó á esta Administracion iba á retirarlos.

Como estos eran de absoluta necesidad á tal extremo que sin ellos hubiera sido imposible la marcha de los trenes, esta Administracion contestó á la referida nota avisando que no permitiria fueran retirados hasta tanto recibiese contestacion de V. E. ó de la Comision Inspectora sobre este incidente.

Con fecha 1° de Febrero la Comision Inspectora contestaba en los términos siguientes: «Hallándose este asunto «sometido al Gobierno Nacional y siendo de esperar que, «atenta su naturaleza expedirá pronto la resolucion correspondiente, la Comision no se creé facultada para tomar «medida alguna, aunque juzga no solo conveniente, sinó «indispensable que la Administracion haga uso de dichos «estanques.»

V. E. contestaba en el mismo sentido, encargándose por su parte de arreglar con la Empresa este asunto.

El combustible empleado en las máquinas era otro de los asuntos que reclamaban la mas inmediata atencion.

Las existencias en depósito el 1° de Enero, eran de 1382 pilas de leña de algarrobo, distribuidas en las Estaciones y algunos puntos de la línea.

Esta Administracion hizo presente á la Comision Inspectora la necesidad de tomar de estos depósitos de la Empresa constructora el combustible indispensable para el servicio, avisando al mismo tiempo que le habian sido pre-

sentadas varias propuestas á objeto de abastecer este artículo.

El 19 contestaba la Comision que se consultaba á ese Exmo. Gobierno, facultando mientras tanto á emplear la necesaria, de los depósitos referidos.

El 31 del mismo mes esta Administracion comunicaba de nuevo á la Comision Inspectorá sobre el mismo asunto, acompañando las facturas y precios que la Empresa constructora presentaba, así mismo el informe correspondiente. Al mismo tiempo observaba que el resto de la leña acopiada alcanzaria solo para un mes, poco mas ó menos, por lo cual era indispensable tomar la resolucion mas conveniente á fin de evitar las consecuencias á que daria lugar el retardo en resolver tan importante asunto.

Incluia ademas, adjunto á la nota á que se hace referencia, las varias propuestas que habian sido remitidas á esta Administracion.

El 15 de Febrero se pasó á V. E. todo el espediente referente á este asunto solicitando la resolucion á que diera lugar.

Estas tramitaciones acortaban el plazo en que debian terminarse los acopios cuya cantidad se indica mas arriba.

El 26 de Marzo la Comision Inspectorá en virtud de la urgencia con que era reclamado por el servicio el combustible y agotadas las existencias en depósito, autorizada al efecto por V. E., comunicaba á esta Administracion admitiendo la propuesta del Señor D. Cástulo de la Peña con las modificaciones exigidas y aceptadas por el mismo, autorizando á esta Administracion para la celebracion del oportuno contrato.

Al mismo tiempo encargaba se le presentaran á su de-

bido tiempo, bases detalladas para llamar á licitacion á la terminacion del precitado contrato.

De este modo quedaba asegurado el combustible para el consumo; á mas, una reserva de 2000 pilas en las mismas condiciones.

TERCERA PARTE—MOVIMIENTO

La escasez del material rodante y muy particularmente la de wagones con frenos; la organizacion de los trenes, es siempre objeto de algunas dificultades: así tambien la poca práctica de algunos empleados de las estaciones intermedias; la escasez de carga y la necesidad de no dejar estacionados los productos y mercaderias demasiado tiempo en los puntos de entrega, fueron causas tambien en los primeros momentos de que la organizacion de los trenes no fuera hecha con el criterio que aconseja la economía y marcha regular de este servicio; sin embargo, la atencion dedicada por el gefe de esta reparticion impidió que sucedieran inconvenientes notables.

La combinacion y marcha de los trenes ha sido despues de pasados los primeros momentos de instalacion, que motivan las observaciones anteriores perfectamente regular y la formacion de los horarios y ejecucion de los mismos, hechos con acierto y estrictamente observados.

El horario que rije desde el 1° de Febrero no ha dado lugar á ningun inconveniente, ni reclamacion su cumplimiento y corresponde á las exigencias generales del servicio.

Las disposiciones reglamentarias sobre salida, marcha y llegada de los trenes se ha hecho con exactitud, salvo pequeños atrasos motivados durante la colocacion y arre-

glo de los nuevos relojes que fueron distribuidos en las estaciones, sacados de los depósitos de la Empresa, pertenecientes á las estaciones mismas y que no habian sido colocados por esta.

Por el estado *A* que se adjunta, aparece cual ha sido en el trimestre el recorrido de cada locomotora.

Desde el 10 de Enero, dia en que empezó la explotación por cuenta del Exmo. Gobierno, hasta el 31 de Marzo, el recorrido de los trenes está espresado en dicho cuadro, clasificados en trenes de carga, de pasajeros y especiales de carga y maniobras. El resúmen que arroja este cuadro es de:

21.263	kilómetros	en	Enero
27.667	»	»	Febrero
34.047	»	»	Marzo

alcanzando á un total de 82.977 kilómetros el recorrido de de los trenes en el trimestre.

El cuadro *B* indica el recorrido kilométrico de los wagones, coches, plataformas y demas vehículos, alcanzando á las sumas siguientes:

Enero.....	kilómetros	148.655
Febrero.....	»	232.176
Marzo.....	»	322,281

arrojando una suma total de kilómetros recorridos 703.112.

VI.

Via permanente.

A este servicio se dió la organizacion siguiente:

2 Sub-inspectores de la vía permanente tienen á su

cargo la vigilancia y direccion de los trabajos de las cuatro secciones en que está dividida la línea.

La ejecucion de los trabajos en las 3 primeras secciones se hace con 18 cuadrillas (6 para cada seccion) compuesta cada una de 5 peones y un capataz, durante el período de las lluvias y con un peon menos cada una en la estacion en que ellas cesan.

El término medio de vía á cuidar que corresponde á cada cuadrilla es de 25 kilómetros.

En los extremos de la línea donde las cuadrillas tienen á su cargo la conservacion de las vías de las estaciones y ramales auxiliares de las mismas, el kilometraje se reduce á kilómetros 11 de vía en Córdoba y 20 en la Estacion San Pedro.

Considerando por 25 kilómetros el término medio para cada cuadrilla y trabajando á la par de ella su capataz, corresponde á cada uno de los peones camineros 5 kilómetros de conservacion.

La 4ª seccion está conservada y mantenida por cuenta de la Empresa constructora durante el año que segun su contrato debe hacerlo. A pesar de esto la Administracion no podia dejar de ejercer la vigilancia necesaria en ella, exigiendo aquellas obras de seguridad que ha creído indispensables.

Se proveyeron de todas las herramientas indispensables para sus trabajos, recojiendo de los capataces el inventario de cada una de sus cuadrillas con los recibos correspondientes, quedando bajo su responsabilidad el cuidado de ellas.

Cada uno de los peones posee en propiedad las dos palas

que emplea en su servicio, descontándose de su sueldo el importe correspondiente.

El material necesario para atender á las inmediatas reparaciones de la línea se pidió en nota de 16 de Enero al Inspector General de Ferro-Carriles Nacionales.

El Sr. Inspector ordenó que fueran entregados en su totalidad los materiales pedidos. Esta Administracion por su parte nombró la persona que habia de recibirlos.

Esta entrega no pudo ser hecha á pesar de todo por dificultades suscitadas con el representante de la Empresa, quien debia autorizar la entrega.

La urgente necesidad de reemplazar constantemente los durmientes inutilizados en la via, obligaba á los Sub-Inspectores á tomar los mas próximos que se encontraban en los lugares donde debian ser reemplazados.

Esto motivó no haber dado cumplimiento á la disposicion de la Oficina de Ingenieros Nacionales que ordenaba que este material fuera esclusivamente de *quebracho colorado*; habiendo sido los empleados de algarrobo, iguales á los que eran reemplazados.

Se hizo indispensable ejercer una vigilancia activa en los puentes y viaductos de la 4ª Seccion, por cuanto encontrándose de lleno en la época de las grandes crecientes y no habiendo sido ejecutados los trabajos de defensa para estas obras, la seguridad pública exijia estas precauciones. Al efecto se organizó un servicio de guarda-puentes distribuidos en esta seccion, compuesto de ocho camineros provisto de su correspondiente juego de señales y todos los accesorios mas indispensables para prevenir oportunamente los accidentes que podrian sobrevenir.

Su trabajo se limitaba á vigilar cada uno de los puentes

transcrito. Cumplidas estas disposiciones, esta Administracion de acuerdo con el Señor Stavelius reunió todos los elementos de que podia disponer y en fecha 23 de Febrero se puso á disposicion del referido Ingeniero los trenes indispensables para atender á este servicio.

Fácil seria recopilar todas las disposiciones que durante la realizacion de estas obras fueron ordenadas por la Comision Inspectora y ejecutadas por esta Administracion; pero á fin de obviar el presente informe esta Administracion se limita simplemente á comunicar á V. E. que las obras fueron terminadas en un plazo en el cual se consideraba materialmente imposible realizarlas, debiéndose esto á la actividad de la Oficina de Ingenieros Nacionales y muy especialmente al Ingeniero encargado de llevarlas á efecto, dando por resultado que las crecientes ocurridas en este periodo de construccion de las defensas, no interrumpieron ni por un solo dia el tráfico público.

Las crecientes del año anterior habian roto una de las columnas del puente Albigasta, habiendo la Empresa constructora ejecutado algunas obras provisorias á fin de no interrumpir el movimiento de los trenes.

En este estado se recibió esta Administracion del referido puente y en su virtud en telégrama fecha 8 de Enero se comunicaba á V. E. la urgente necesidad de reponer esta columna á fin de prevenirse de las crecientes que durante este mes se producen en estos rios.

Con fecha 11 y 12 contestaba V. E. y la Comision Inspectora autorizando á proceder inmediatamente á reponer la referida columna.

Se encargó de los trabajos al mismo contratista constructor que habia colocado este puente, dando principio á

las obras el dia 15 de Enero, habiendo sido terminadas el 27 del mismo.

Con fecha 4 de Febrero el Sub-Inspector de la vía de la 4ª Seccion comunicaba á esta Oficina que una creciente en el Rio «Manantial» habia puesto en peligro el estribo Norte del puente construido sobre él. Puesto en conocimiento de la Comision este incidente, esta ordenó se procediera, sin pérdida de tiempo, á garantir la seguridad del mismo, previniendo las consecuencias que pudiera producir un hecho de esta naturaleza.

El mismo dia se dispuso lo necesario, y en pocos mas quedaron ejecutadas estas obras.

Con fecha 28 de Enero esta Administracion comunicaba á la Comision Inspectoras la urgencia con que eran requeridas en la Estacion Tucuman las obras siguientes:

1º Tejar el abrigo de la Estacion, descubierto en su totalidad, encontrándose acopiado en material el pié de obra.

2º El desagüe en todo el perímetro del terreno de la Estacion á fin de garantir los edificios y demas obras ejecutadas.

3º El empedrado de la cuadra correspondiente á la Estacion de pasajeros, cuya falta en la época de las lluvias, ponía en completa comunicacion la ciudad con aquellas oficinas.

4º El piso del anden de la estacion encontrándose el material al pié de la obra.

5º Otras pequeñas obras accesorias.

Contestaba la Comision con fecha 1º de Febrero y telegrama del 2, comunicando haber resuelto que se procediera á la brevedad posible á la ejecucion de las obras en la

Estacion, con escepcion del empedrado de la cuadra de la misma que deberia hacer la Municipalidad.

Se hicieron unas bases de contrato referentes á estas obras, las cuales, aprobadas por la Comision Inspector, se procedió á llevar á cabo.

La Oficina de Ingenieros en nota 12 de Enero avisaba haber comunicado á la Empresa constructora el peligro que ofrecia el viaducto de madera sobre el rio Colorado.

Se hicieron las oportunas (disposiciones) diligencias ante la Empresa y esta procedió con la brevedad posible á la ejecucion de los trabajos para obviar estos inconvenientes.

Estas han sido las obras adicionales ejecutadas en el primer trimestre de explotacion, siendo como se ha dicho yá, las mas importantes las llevadas á cabo por la Oficina de Ingenieros Nacionales, habiendo ejecutado esta Administracion una pequeña parte de las propuestas.

VIII.

Telégrafo.

El servicio de esta oficina está hecho por un Inspector y cuatro guarda-hilos.

Las tres primeras secciones en donde hay una poblacion escasa y pocos pasos á nivel, no ha dado motivo á muchas reparaciones, algunos contactos casuales y la caida de algunos para-rayos han sido la causa de algunas pequeñas interrupciones.

En la cuarta seccion las interrupciones han sido mas frecuentes con motivo de las lluvias de Enero y Febrero, y de la mala intencion y poco cuidado de los transeuntes, especialmente de los carreteros.

La cantidad de caminos vecinales y las variaciones que sufren estos mismos en las épocas de la lluvia, hacian imposible fijar los pasos á niveles necesarios para cruzar la vía. Esto ha originado muchos daños causados en la línea telégrafica á consecuencia de la cruzada de carretas, las que con motivo de su altura, derribaban los postes y cortaban los hilos.

Estos inconvenientes se han salvado elevando los postes en los referidos puntos y cargando en cuenta á la Empresa el valor de estas obras.

Se adjunta un cuadro «C». en el cual aparecen las estaciones que han funcionado en el primer trimestre, el personal encargado de ellas y los telégramas despachados y recibidos, oficiales, del público y de servicio.

El total de los telégramas despachados y recibidos es de 11,905.

Los despachados	5,975
Los deservicio alcanzan á la suma de. . .	4,690
Los oficiales.	182
Los del público.	1,103

El órden en que han sido despachados estos telégramas, corresponde en categorías á las estaciones siguientes:

Córdoba.	3,194
Tucuman	1,626
Jesus María	772
Telfener.	773
Iriondo.	688

El producido del telégrafo en el trimestre representa una cantidad tan pequeña en razon que las oficinas Telegráficas de Córdoba y Tucuman se encuentran muy lejos

de los centros comerciales de estas ciudades y las estaciones intermedias de la línea muy distantes de los centros de poblacion y por otra parte es indudable que encontrándose la Línea Nacional convenientemente servida en la actualidad y aislada de este ferro-carril entre los extremos Córdoba y Tucuman, los servicios que presta se limitan á las exigencias de la línea.

Considera esta Administracion conveniente poner en comunicacion las Oficinas Nacionales con las de este Ferro-Carril á fin de poder atender al servicio público en caso que aquella sufriera alguna interrupcion, siendo recíproco este beneficio para ambos y aumentando la red telegráfica en mayor estencion.

IX.

Depósito 6 Bodega

Este servicio está centralizado en una sola oficina, la cual tiene arreglada una contabilidad especial destinada á este objeto.

Se formaron los inventarios de todos los materiales en ellos existentes.

Se proveyeron de todos los artículos indispensables para el consumo diario, con reserva suficiente para dos meses.

Se habilitaron dos pequeños depósitos sobre la línea para atender al servicio.

Para poder completar esta Oficina es indispensable que V. E. remita los valores de los materiales que han sido abonados en esa á la Empresa constructora, especialmente las facturas correspondientes á los duplicados de máquinas y wagoes á fin de establecer con la exactitud necesaria el importe de estas piezas, las cuales figuran hasta la fecha

en los libros correspondientes sin la aplicación de los precios que le corresponde.

Una vez llenados estos requisitos, la marcha de esta Oficina no dejaría nada que desear.

X.

Tarifa

Las tarifas deben ser el resultado de la experiencia y del estudio de las producciones actuales y futuras de las comarcas que atraviesa el Ferro-Carril.

Este motivo explica la razón por que esta Administración tuvo que adoptar las mismas tarifas de la Empresa, las cuales no habían sido estudiadas muy detenidamente.

Ellas estaban basadas en los precios siguientes :

Tarifa de pasajeros

1ª Clase ida	\$fts.	0.03	cts.	por	kilógramo
1ª « ida y vuelta	«	0.045	«	«	«
2ª « ida	«	0.02	«	«	«
2ª « ida y vuelta	«	0.03	«	«	«

Encomiendas y Exesos Equipajes

cada arroba 1 centavo fuerte por cada 5 kilómetros.

Tarifa de carga

1ª Clase, cada tonelada	\$fts.	0.055	cts.	por	kilógramo
2ª « « « «	«	0.04	«	«	«
3ª « « « «	«	0.0225	«	«	«

La clasificación de carga correspondiente á las tres clases indicadas está compuesta de 246 artículos.

Los valores correspondientes al pago de fletes estaba calculado á oro sellado ó su equivalente en moneda boliviana al cambio de 22 y $\frac{1}{2}$ \$b. por onza.

A solicitud de algunos comerciantes y segun disposicion de la Comision Inspectora transmitida á esta Administracion por telégrama fecha 15 de Enero se ordenaba: que *siendo de ley recibir en las Oficinas Nacionales en pago los billetes nacionalizados por su valor escrito, era indispensable aceptarlos en esta Oficina.*

Esta resolucion por sí sola significaba la rebaja efectiva de un 25 á 30 % en los valores de pasajes y fletes, colocando los productos y gastos de la línea en el mismo estado de fluctuacion de esta moneda, tanto mas cuanto que en estas provincias no es de curso corriente ni la aceptan en pago de obligaciones contraidas en boliviano ú oro sellado, únicas monedas con las que el comercio de estas plazas hace sus operaciones.

A pesar de esta reduccion hecha en las tarifas, esta Administracion en el desco de aumentar el tráfico, dando salida á ciertos productos que por su escaso valor no podrian alcanzar á los mercados distantes de los puntos de produccion y mas aun, desconocidos enteramente en ellos; considerando por otra parte que las tarifas deben no solo corresponder á la paulatina de intereses y utilidad comercial del capital empleado en la construccion y explotacion de este Ferro-Carril, sino tambien de llenar el fin económico de facilitar la salida de los productos en la zona por que atraviesa estimulando la produccion; esta Administracion confeccionó una lista de 39 artículos y productos de estas Provincias para los cuales, de acuerdo con la Comision Inspectora se introdujeron rebajas de un 20 á un 50 %.

Esta lista va acompañada de una nueva clasificación que manteniendo el número de las tres clases eleva el de los artículos de 244 á 250.

Por último, está en estudio y no tardará esta Administración en presentar á V. E. y á la Comisión Inepectora un proyecto de tarifas diferenciales en las que rebajando el tipo medio del transporte en razon inversa de la distancia recorrida, reduzcan el importe de los fletes en los largos recorridos, propendiendo á equilibrar los precios de los artículos en los mercados distantes del punto de producción.

Estas y otras mejoras se irán introduciendo á medida que se produzcan por si mismas ó por el aumento y perfeccionamiento de la producción y de los productos de estas Provincias nuevos hechos económicos, y á medida que el tiempo permita el estudio á que dá lugar tan importante materia.

La preferente atención que la Comisión Inspectora dedica á tan importante asunto, dará sin duda por resultado el aumento del tráfico y el desarrollo de la riqueza de estas Provincias.

XI

Productos y y gastos

Hemos llegado al último capítulo de este informe.

En el se van á reasumir los resultados prácticos obtenidos durante el primer trimestre de explotación, debiendo no perderse de vista para su estudio que, durante él se ha ejecutado el recibo, entrega, formación de inventarios, organización nueva en el servicio, la ejecución de obras indispensables para que este no fuese interrumpido; en una

palabra: la instalacion de una nueva administracion que encontraba suspendido el movimiento de los trenes, un personal numeroso y desmoralizado por los hechos surgidos anteriormente y elementos incompletos, y diseminados, cuya organizacion y marcha eran obstáculos difíciles de vencer para dar lugar á dedicar preferente atencion al desarrollo, marcha y estudios económicos indispensables para exigir los resultados que deben esperarse en una obra que encierra en sí, el desarrollo de la riqueza de las provincias del Norte.

Se adjuntan varios estados y cuadros demostrativos sobre los cuales van á darse oportunas esplicaciones.

El cuadro *D* representa la reparticion á prorrata del tráfico en el primer trimestre de 1877.

El total general de los productos arroja la cantidad de \$fites. 68.542'70. Trece elementos concurren á formar esta suma y son:

Productos

- 1° Pasajeros (público).
- 2° « (cuenta Gobierno Nacional).
- 3° « (cuenta Gobierno Provincial).
- 4° « (comision inmigracion).
- 5° Cargas (público).
- 6° « (cuenta Gobierno Nacional).
- 7° « (cuenta Gobierno Provincial).
- 8° Encomiendas y excesos, equipajes, público.
- 9° « (cuenta Gobierno Nacional).
- 10° « (cuenta Gobierno Provincial).
- 11° Almacenaje.
- 12° Telégrafo.
- 13° Recaudacion en marcha.

El elemento mas productivo ha sido el de la carga por cuenta del público, el cual representa por sí solo las dos terceras partes del producto general.

De la carga algo se dijo en otro capítulo y algo más se añadirá á aquello.

Mientras tanto adviértase que el producto que en Febrero habia bajado sensiblemente del de Enero, en Marzo superó á este mismo.

Se sigue el producido de pasajeros (públicos) el cual representa poco menos de la cuarta parte del producido general y es de observarse [que se mantuviera casi igual en los tres meses.

De las otras partidas que se ha hablado, telégrafo y almacenaje, poco hay que observar, atendida su escasa importancia.

El mismo cuadro ofrece el cálculo proporcional en que cada elemento está en relacion con el producido general; por kilómetro explotado y por mes.

El cuadro «E» ofrece la reparticion de los gastos de explotacion.

Estos gastos se distribuyen en seis reparticiones:

- 1° Administracion.
- 2° Via permanente.
- 3° Tren rodante.
- 4° Movimiento y tráfico.
- 5° Almacen ó bodega.
- 6° Gastos generales.

Los gastos correspondientes al tren rodante y traccion sobrepasan á los de las otras reparticiones por cuanto está en el total general de gastos que es de \$ftes. 62.262'47

centavos fuertes en la proporción de 41 ⁷² ¢ y en el de \$fts. 47'57 por kilómetro explotado.

Sigue el movimiento y tráfico en el orden numérico de los gastos, cuyas proporciones son las de 24 ⁹⁶ ¢ del total general y fuertes 28.48 por kilómetro explotado; la vía permanente da 21 ⁹⁶ ¢ y \$ fts. 25.05 por kilómetro explotado.

La administración 8 ⁵⁴ ¢ del total general y \$fts. 9'79 por kilómetro explotado.

El mantenimiento de talleres y las reparaciones de las máquinas y wagones juntamente con los gastos de Tracción importan un gasto notable atendida la escasez del Tren Rodante, debiendo tenerse en cuenta para su debida apreciación el recorrido kilométrico que, como se ha visto en el capítulo 5° y se puede averiguar por los cuadros «A» y «B» ha subido á la crecida suma de 82,977 kilometros recorridos.

El consumo de combustible, agua, aceite, estopa, grasa, etc., etc. y los demás elementos que constituyen la Tracción, representan por si solos en el total general de gastos de esta oficina $\frac{1}{3}$ del total próximamente.

El cuadro «F» representa el estado comparativo de los productos y gastos.

Como se vé por este cuadro, los productos totales de la línea han excedido en el primer trimestre á los gastos en la cantidad líquida de \$fts. 6280 23 *cts.* *fts.*

La proporción de 90-84 en que están los productos con los gastos parece á primera vista subida, teniendo esta explicación en la desproporción que existe en las poblaciones que concurren con sus productos á alimentar el tráfico, con la estención kilométrica de la línea cuya relación apa-

rentemente elevada desaparecerá á medida que aumente el tráfico sin que para ello aumenten los gastos correspondientes.

El cuadro «G» presenta el balance demostrativo de las utilidades al 31 de Marzo y comprende á más, los productos y gastos ya referidos.

En el activo figura una cantidad de \$fts. 408,12 que representan los intereses correspondientes á las cantidades en depósito, cuya suma aparece pequeña en relacion al movimiento de caja, fundándose en que los Bancos de estas Provincias no abonan intereses por depósitos que no se hagan en moneda de curso corriente en estas plazas.

Otra partida que aparece en el mismo cuadro de \$ fuertes 2972'63 cts fts. representa la utilidad producida por la reduccion á boliviano de las cantidades abonadas en moneda legal y de las recibidas en boliviano al tipo de \$fts. 22'75 la onza, cuyo cambio convencional corresponde al tipo medio de los varios valores que esta moneda tiene en las provincias á que sirve este ferrocarril.

Esta partida de utilidad desaparecerá en lo sucesivo por cuanto el abono de fletes hecho en moneda papel nacionalizado excluye la moneda cuyo valor representa cantidades fijas á oro sellado.

En el pasivo figuran unas pequeñas cantidades pagadas por rectificaciones y desembolsos por telegramas de servicio despachados por otras líneas.

El total de activo sube á la cantidad de \$fts. 71.623,45 y el pasivo á \$fts. 62.349,22 resultando una utilidad total liquida de \$fts. 9.274,23 en la cual van incluidas la diferencia entre productos y gastos y además las utilidades

por intereses y cambio de moneda que representan por si solos la suma de \$fts. 3.080,75 cts. fts.

El cuadro «H» representa el estado [comparativo de productos y gastos en el primer trimestre del año 1876 comparados con los de 1877.

En este cuadro aparece que los productos generales en el año 1876 han sido de \$fts. 60.486,50 mientras que en 1877 han subido á 68.542,70, hay pues una diferencia á favor de los productos de la línea en el primer trimestre del presente año de: 8.056,20; pero hay que observar que en los productos del año anterior van comprendidos \$ fuertes 15.570,92 por trasportes de la construccion, cuya suma debe deducirse de aquellos producos para establecer la verdadera comparacion en el aumento del trafico en el presente año.

Efectuando la deducccion indicada resultaria que el verdadero producido de la línea en el primer trimestre de 1876, fué de \$fts. 42 915,58 y en 1877, 68.542,70, diferencia á favor de este último \$fts. 25.627,12.

En 1876 en el trimestre sobre el que se hace estas comparaciones se explotaban simplemente 415 kilometros de línea, correspondiendo su producido kilometrico á \$ fuertes 103,41; en 1877 se explotan 546 kilometros de línea, correspondiendo á \$fts. 125,54 el producido kilometrico, por consiguiente el verdadero aumento de productos en el primer trimestre del corriente año se manifiesta en la diferencia de estas dos cantidades que arrojan \$ fuertes 22,13 por kilómetro.

En cuanto á los gastos que en el cuadro figuran en total, es decir comprendiendo tambien los ocasionados por la construccion alcanzan á la suma de \$fts. 92.544,20.

Para seguir en el mismo orden de comparaciones establecido habria que deducir de estos gastos los ocasionados por la construccion lo que daria en este caso la cantidad de \$ fts. 65,990.90. Dividiendo esta cantidad por los 415 kilómetros explotados en el primer trimestre de ese año, resultaria un gasto kilométrico de \$ fts. 159.11 mientras que en este año cada kilómetro explotado representa un gasto de \$ fts. 114.03.

La economia pues, en los gastos del presente año representan \$ fts. 45.08 por kilómetro.

Reasumiendo estas consideraciones, el primer trimestre del año anterior incluyendo tambien los trasportes de la construccion representa una pérdida de \$ fts. 77.25 por kilómetro explotado, (como se vé por el cuadro que estamos considerando) y deduciendo la construccion, una pérdida de \$ fts. 55.70 por kilómetro explotado mientras que el primer trimestre del corriente año presenta una ganancia líquida de \$ fts. 11.51.

Hasta aquí se ha considerado la explotacion del ferrocarril bajo el punto de vista de que esta es una empresa industrial que debe reembolsar paulatinamente el capital empleado, sus intereses, los gastos de mantenimiento y conservacion; queda considerada, bajo otro punto de vista de una trascendencia mas importante, es decir, bajo el punto de vista económico para el desarrollo y desenvolvimiento de las riquezas de las comarcas porque cruza, haciendo conocer para ello cuantos datos estadísticos pongan de manifiesto las relaciones de los productos actuales y movimientos que ellos han tenido en el trimestre que vamos considerando.

Los cuadros «I» y «J» responderán á este punto.

El primero dá el movimiento de pasajeros de Córdoba á Tucuman y de las estaciones intermedias entre sí.

El número total alcanza á 6.005 incluidos los de primera y segunda clase ida y vuelta, los de Gobierno Nacional y Provincial é Inmigracion; correspondiendo al número de 11 por kilómetro explotado y á 1 pasajero por 73 kilos de los recorridos por los trenes mixtos.

La falta de poblacion es indudablemente la causa del escaso movimiento de pasajeros y la estremada longitud de la línea, el motivo de la reducida relacion kilométrica que representan.

El producto total que ellos demuestran alcanza á pesos fuertes 18.237,55 centavos representando un 23 % del producto general de la línea.

Las estaciones en que ha habido mas movimiento á mas de lasde Córdoba y Tucuman, son las de Jesús Maria y Sarmiento á consecuencia del mayor número de poblacion que contienen y de los trenes locales que se establecieron durante la estacion del verano.

La costumbre y el aumento de relaciones comerciales elevará mas adelante la cifra que representan los productos de pasajeros.

El cuadro «J» que es el resúmen de algunos otros mas prolijos y detallados ofrece la estadística de las cargas y encomiendas en via ascendente y descendente con indicacion de las mercaderias y productos importados ó exportados, por cuenta del público, Gobiernos Nacional y Provinciales y por último del servicio de la línea, importando á observaciones el considerar simplemente este movimiento en cuanto se refiere al público y los Gobiernos.

La carga ofrece las siguientes sumas:

<i>Exportacion</i> —bultos.....	56,496	con lib.	4.069,189
<i>Importacion</i> »	24,685	» »	2.928,762

Diferencia á favor de la esp... 31,811 bultos lib. 1.140,427

Esta diferencia demuestra de una manera satisfactoria la relacion del producto y consumo de las Provincias del Norte.

Para comprobar mas satisfactoriamente este hecho se han hecho algunos cálculos aproximativos y los resultados confirman esta verdad,

El importe de los productos naturales y manufactureros esportados en el trimestre que consideramos, tomando el valor que han obtenido en este mercado, arroja un valor de pesos fuertes 600,000 proximamente.

Para comparar esta cifra con el valor de los artículos importados seria necesario conocer detalladamente estos, operacion imposible de efectuar por cuanto siendo en su mayor parte clasificados como mercaderias varias, los registros no son suficientes para determinar estos valores; pero con algunas observaciones sobre los cuadros que se adjuntan se puede alcanzar este resultado sino en una cifra exacta, al menos con una aproximacion relativa.

El Cuadro «K» representa los capitales transportados á estos mercados cuyas sumas significan la diferencia de valores entre la esportacion é importacion, que viene á llenar las obligaciones contraidas, es decir, el equivalente ó diferencia entre el consumo y el producto,

La suma total que esta cifra representa. es de \$ fuertes 170,725 35 centavos. El valor de la maquinaria transportada desde la llegada del ferro-carril á Tucuman para la esplotacion de maderas, azúcares y aguardientes, arrojan un valor de \$ fuertes 390,000. La transportada

en el primer trimestre de este año importa aproximadamente la cantidad de pesos fuertes 190,000, cuya suma por si sola es mayor que los valores metálicos transportados.

Por otra parte hay que tomar en consideracion los transportes de metálico hechos por las casas Bancarias de aquella plaza, que, con motivo de las fuertes operaciones de cambio han hecho, aprovechando los encajes sobrantes de monedas; al mismo tiempo que no se puede perder de vista las importaciones de moneda de bolivia, que, con motivo á los valores que les fueron fijados, afluyeron á estos mercados buscando la utilidad del cambio.

Es digno de mencion los esfuerzos que en un corto periodo de tiempo han hecho las Provincias de Tucuman y Salta para conseguir los resultados mas completos en el perfeccionamiento de la industria azucarera.

Los pedidos de maquinaria para este obgeto alcanzan actualmente á \$ fuertes 500,000 en la Provincia de Salta. En la de Tucuman supera algun tanto esta suma, encontrándose actualmente una gran parte de los establecimientos industriales montados bajo los sistemas mas completos que esta clase de manufacturas exigen, pudiendo presentar en el corriente año productos que competirán con ventaja á los introducidos en el país.

Por lo espuesto se manifiesta claramente los resultados obtenidos por esta línea, considerada como empresa industrial y como obra destinada al desarrollo de la riqueza en las Provincia del Norte.

Conclusion.

Reasumiendo en pocas palabras lo espuesto, llegamos á las conclusiones siguientes:

1° Que á pesar de las dificultades que presenta la organizacion y marcha administrativa de una línea férrea durante el período de entrega, recibo é instalacion de los servicios, los resultados han superado á los cálculos en cuanto á la relacion de productos y gastos para la explotacion de este ferro-carril.

2° Que falta aun que hacer, para que ella pueda marchar con la regularidad y provecho conque marchan otros ferro-carriles, debiéndose para conseguir estos resultados, ejecutar las obras que faltan, aumentar la dotacion de máquinas y dar término al empalme con el ferro-carril Central Argentino.

3° Que es indispensable atraerse los productos de las provincias de Santiago, Catamarca y Rioja á la línea, para cuyo efecto esta administracion presentará á ese Exmo Gobierno un informe detallado de la cantidad y valor de estos y los medios y gastos indispensables para conseguir este objeto.

4° Y último, que el estado general de la línea, y sus obras se encuentran en las mejores condiciones de mantenimiento y conservacion.

La memoria anual correspondiente á esta administracion completará este trabajo preliminar que tengo el honor de someter á la consideracion del Exmo Gobierno.

Dios guarde á V. E.

El Administrador
R. Aranda.

Ferro-Carril Andino.

Buenos Aires, Junio 16 de 1876.

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

J. S. C. Rogers, arrendatario del Ferro-Carril Andino, se presenta ante V. E. permitiéndose llamar la atencion del Señor Ministro, sobre la adjunta carta del Administrador del mencionado camino, con el objeto de adoptar alguna medida en interés de la conservacion del camino, y evitar un deterioro inútil en la via y tren rodante que ningun beneficio produce para el público.—Esto puede obtenerse con el cambio de itinerario propuesto por el Administrador y sin perjuicio del servicio general.

En esta atencion vengo á pedir que, con la debida intervencion de la Oficina de Obras Públicas, se digne V. E. ordenar se establezca el itinerario de trenes conforme al proyecto del Administrador, detallado en la carta adjunta.

Dios guarde al Señor Ministro.

J. S. C. Rogers.

Junio 17 de 1876.

Informe el Departamento de Ingenieros.

P. A. S. *B. Ocampo.*

Exmo Señor:

El Consejo de Obras Públicas creé muy justa y atendida la solicitud del Empresario de la explotacion del Ferro-Carril Andino, en que pide la reduccion del número de trenes á que está obligado por el contrato; sin embargo, opina no se deben suprimir tantos trenes como opina el Administrador.

Segun el contrato de explotacion, que es una ley del Congreso, la Empresa tiene obligacion de poner en servicio un tren diario de ida y vuelta entre Villa Maria y Rio Cuarto, y tres por semana entre Rio Cuarto y Villa Mercedes. El Administrador del Ferro-Carril Andino solicita disminuir á tres trenes de ida y vuelta por semana entre Villa Maria y Rio Cuarto y dos entre Rio Cuarto y Villa Mercedes, el Consejo es de opinion que solo se debe limitar la reduccion de trenes á la seccion entre Villa Maria y Rio Cuarto, de modo que haya tres trenes semanales de ida y vuelta en toda la línea, es decir entre Villa Maria y Villa Mercedes.

El servicio de trenes, una vez reducido al número que propone el Consejo, será bastante para satisfacer el servicio de pasajeros, carga y correspondencia, con economía para la Empresa y el Gobierno, pudiendo despues cuando el tráfico lo requiera aumentar el número de trenes en servicio.

No hay objeto en hacer el servicio con el número de trenes que la ley determina, porque como lo indica el Administrador, no hay pasajeros y carga bastante para un tren diario, y estos recorren la línea completamente vacíos, produciendo gastos inútiles á la Empresa y pérdidas al Gobierno por el deterioro de la via y tren rodante.

Buenos Aires, Junio 22 de 1876,

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Buenos Aires, Junio 26 de 1876.

De acuerdo con lo informado por el Departamento de Ingenieros, autorizase la reduccion de trenes entre Villa Maria y Rio Cuarto, debiendo establecerse tres trenes semanales de ida y vuelta en toda la línea y comuníquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 26 de 1876.

A la Contaduría General.

Para la mejor instruccion del expediente promovido por los Señores Rogers y Ca., es necesario que la Contaduría informe la fecha en que se libró orden contra los Señores Murrieta y Ca. para que se abonase en títulos del Empréstito de Obras Públicas al Sr. Rogers la cantidad excedente que debia serle entregada segun su contrato, y si esta fué entregada en virtud del Decreto de 10 de Enero de 1874 ó por la solicitud especial á que se refiere el Señor Rogers, en su escrito de 15 de Mayo del corriente año.

Dios guarde á V.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Agosto 22 de 1876.

Exmo Señor Ministro del Interior:

Habiendo terminado el año estipulado, cesa la obligacion de los constructores, para el entretenimiento del Ferro-Carril Rio Cuarto á Villa Mercedes.

Pedimos respetuosamente que se digne expedir V. E. la orden correspondiente, y para que nos sea entregado el depósito de fianza que tenemos aun en el Banco Argentino.

Rogers y Ca.

Agosto 23.

Al Departamento de Ingenieros.

O. Ojeda.

Exmo Señor:

La línea construida por los empresarios Rogers y Ca. fué recibida y dada al servicio público el 20 de Agosto de 1875, y con arreglo al art. 41 del contrato, dicho Señor, debia haber entretenido la línea durante un año, el cual ha vencido el 20 del corriente.

Para autorizar la devolucion de la garantía á que se refiere el artículo 2º, debe ejecutarse una inspeccion de la línea, y si esta se encuentra en buen estado acceder á lo que se solicita.

Buenos Aires, Agosto 23 de 1876.

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Agosto 24.

Vuelva al Departamento de Ingenieros para que ordene la inmediata inspeccion del Ferro-Carril Andino por medio de sus agentes.

IRIONDO.

Exmo Señor:

Del informe pasado por el Inspector General de Ferrocarriles, despues de hacer una inspeccion del Ferro-Carril entre Rio Cuarto y Villa Mercedes, resulta que la Empresa ha dado estricto cumplimiento á lo que dispone el artículo 1º del contrato de 6 de Agosto de 1873.

El Consejo de Obras Públicas creé por lo tanto, que V. E. puede acceder á la solicitud de los Señores Rogers y Ca., sobre retiro del depósito que tienen en el Banco Argentino, como fianza del fiel cumplimiento de su contrato, de acuerdo á lo establecido en el artículo 2º del mismo y declarar definitivamente recibida la línea.

Buenos Aires, Setiembre 9 de 1876.

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 9 de 1876.

En virtud de lo espuesto por el Departamento de Ingenieros en su anterior informe, del que consta que la Em-

presa del Ferro-Carril de Rio Cuarto á Villa Mercedes ha dado estricto cumplimiento á lo dispuesto en el artículo 1º del contrato de 6 de Agosto de 1873, declárase recibida la línea y diríjase las órdenes respectivas para el retiro del depósito existente en el Banco Argentino, como fianza del fiel cumplimiento de su contrato, de acuerdo con el artículo 2º del mismo.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Ferro-Carril Central Argentino

Buenos Aires, Abril 18 de 1876.

Exmo Señor:

Guillermo Thompson, Director del Ferro-Carril Central Argentino, ante V. E. me presento á decir:—Que con fecha 10 de Junio de 1870, el Señor Ministro del Interior comunicó al Director de entónces, D. Thomas Armstrong el superior Decreto que sigue:

«Córdoba, Mayo 18 de 1870—Visto el informe que antecede del Gefe de la Oficina de Ingenieros Nacionales, y autorizado por el Señor Presidente de la República para recibir la seccion del Ferro-Carril del Rio Segundo á esta ciudad; se declara recibida por el Gobierno Nacional dicha seccion y el todo del Ferro-Carril interinamente, hasta que, concluidos los trabajos y reparaciones que se espresan en el informe que precede, se pueda examinar toda la obra y hacerse el recibo de ella definitivamente.»

Firmado— «*Dalmacio Velez Sarsfield.*»

Siendo informado que próximamente debe partir de esta Capital para la ciudad de Córdoba el Presidente del Departamento de Ingenieros Nacionales, con miembros del mis-

mo científico cuerpo, á V. E. suplico que estos Señores sean autorizados por V. E., para hacer aquel exámen de toda la obra, á efecto de que, siendo favorable su informe, pueda hacerse por V. E., dicho recibo definitivo.

Es gracia, etc.

Exmo. Señor.

Guillermo Thompson.

Abril 25 de 1876.

Informe el Departamento de Ingenieros.

O. OJEDA.

Exmo. Señor:

Con fecha 10 de Noviembre de 1873 se mandó proceder á la inspeccion y recepcion de parte del F. C. Central Argentino la que se practicó á principios del año 1874, pero sin producir ulteriores efectos.

Como van ya transcurridos dos años, el Consejo suponía que seria muy conveniente se dispusiera una nueva inspeccion, como lo solicitó el Sr. Thompson, la que seria practicada por el Inspector General de Ferro-Carriles á su regreso de las Provincias del Norte, en caso que V. E. así lo ordenase.

Buenos Aires, Mayo 1º de 1876.

JUSTINIANO LINCH.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Buenos Aires, Mayo 5 de 1876.

De acuerdo con lo informado por el Departamento de Ingenieros comisionase al Inspector General de F. Carriles para que á su vuelta de Tucuman realice el reconocimiento pedido por la compañía del F. C. Central Argentino informando en seguida á este Ministerio.

Pase á sus efectos al Departamento de Ingenieros.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Setiembre 2 do 1876.

A S. Ex el Señor Ministro del Interior, Doctor Don Simon de Iriondo.

Por decreto de 5 de Mayo del corriente año fué ordenada la inspeccion del F. C. Central Argentino, que el Director Residente de la compañía solicitó, con el fin de obtener del Gobierno la recepcion definitiva de la línea. La inspeccion ha sido demorada algun tiempo por encontrarse el Inspector General ocupado en la inspeccion de las otras líneas y especialmente en la del Argentino del Este, pudiendo recién efectuarla en el mes próximo pasado.

Se ha efectuado una detenida y minuciosa inspeccion, aun cuando el estado de la línea era bien conocido al Inspector, por las frecuentes visitas que ha hecho, durante el año, con el objeto de inspeccionarla y los viajes á Córdoba, para la inspeccion de la línea á Tucuman.

En el año 1870 el Exmo. Sr. Ministro del Interior declaró recibida toda la línea *interinamente*, hasta que se terminasen las diversas obras que se encontraban en via de ejecucion. Cuatro años mas tarde el Inspector de Ferro-Carriles, D. Raymundo Montenach hizo una prolija inspeccion y presentó un informe en 1874, conteniendo la descripcion detallada de todas las obras de Ferro-Carril y las apreciaciones consiguientes sobre el estado de ellas.

Como es de todo punto innecesario entrar á repetir lo que decia el Sr. Montenach en su informe, ha creido el Consejo que es mas conveniente limitarse á informar á V. E. de los cambios que se han operado en la línea ferrea del Rosario á Córdoba, desde 1874 has'a la fecha, adjuntando al mismo tiempo una cópia del informe del Sr. Montenach.

La via permanente ha mejorado notablemente en los últimos años con la colocacion de eclisas en la mayor parte de la línea faltando colocarlas solamente en una estension

de 34 kilómetros. Este trabajo debe quedar en breve terminado; pues ya está en el Rosario todo el material que se necesita. Ha contribuido también al mejoramiento de la vía permanente, el aumento de las barras de apartamiento (traviesas) para los coginetes en la parte en que la vía permanente es sentada sobre coginetes de fundición.

La parte de vía permanente con traviesas de madera dura (36 kilómetros) es la que tiene mejor asiento — Pero los durmientes que son de algarrobo empiezan á podrirse y no pasará mucho tiempo sin que todos queden fuera de servicio,—actualmente se están reemplazando los de algarrobo que se hallan en mal estado, por otros nuevos de quebracho colorado y se continuará empleando esta clase de durmientes en toda la línea á medida que se haga necesario reemplazar los durmientes existentes.

Los puentes y alcantarillas se hallan todas en buen estado; en el año pasado se han hecho algunas nuevas cuya falta se hacia sentir.

Los edificios en la Estacion Córdoba están terminados en todos sus detalles y bien comenzados.

En las demas estaciones no se ha hecho cambio alguno desde 1874.

Una nueva estacion se ha establecido en el kilómetro 16; es hecha de fierro como la estacion Córdoba y aunque pequeña, basta para las actuales necesidades del tráfico.

Las casitas de camineros son 21 de las cuales 14 son construidas de ladrillo y 7 de madera, estas últimas son provisorias.

El tren rodante se encuentra en buen estado de conservacion, habiéndose aumentado en 18 el número de wagones de carga.

Como en general todas las obras y el material que constituyen el Ferro-Carril, están en buen estado de conserva-

cion y son suficientes para el buen servicio, el Consejo opina que el Gobierno puede declarar definitivamente recibido el Central Argentino á los efectos del contrato de concesion.

Dios guarde á V. E.

Justo B. Dillon.

Guillermo White.

Secretario.

Buenos Aires, Octubre 12 de 1876.

Vistos los informes que preceden dados por los Ingenieros D. Raimundo Montenach y el Inspector General de Ferro-Carriles, el primero en Setiembre 1° de 1874 y el segundo en 2 de Setiembre del corriente año, sobre el estado en que se encuentran las obras que constituyen la via férrea del Central Argentino, y resultando de ambos informes que el ferro-carril mencionado se halla totalmente terminado y en buen estado de conservacion.

El Presidente de la República,

DECRETA:

Declárase definitivamente recibido el Ferro-Carril Central Argentino, de acuerdo con el artículo del contrato de construccion de Marzo 19 de 1863.

Art. 2° Comuníquese, publíquese, y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Ferro-Carril Argentino del Este

Buenos Aires, Julio 19 de 1876.

Sr. Ministro del Interior.

De la inspeccion que se acaba de hacer del Ferro-Carril del Este Argentino y de los datos recogidos, resulta que

durante el último semestre las entradas de la línea no han podido cubrir los gastos de explotación, y aun cuando el Sr. Administrador cree que en el semestre siguiente, las entradas alcanzarán á cubrir los gastos del año, no obstante seria conveniente, reducir el número de trenes en servicio.

Oportunamente y de acuerdo con lo que el Consejo de Obras Públicas resuelva, pasaré á V. E. una relacion de las reducciones que convenga introducir en el personal, limitándome por ahora á solicitar la autorizacion para arreglar con la Empresa la reduccion de trenes á solo tres semanales.

Dios guarde á V. E.

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Buenos Aires, Julio 27 de 1876.

De acuerdo con lo propuesto por el Consejo de Obras Públicas, autorizasele á hacer los arreglos necesarios con la Empresa del Ferro-Carril del Este, para reducir á tres trenes semanales los que hacen el servicio de esa línea.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 22 de 1877.

Vista la solicitud de los Señores Enrique Beerman y Guillermo Thompson, pidiendo ser reconocidos como representantes en la República de la compañía «Ferro-Carril Argentino del Este» en mérito de los poderes que adjuntan y teniendo en consideracion:

Que por el artículo 9º del contrato de fecha 13 de Agosto

de 1869, para los efectos de la garantia solo deben tenerse en cuenta los gastos necesarios é indispensables de la explotacion.

Que no hay necesidad que la Sociedad se haga representar por dos Directores, cuando administraciones mas importantes como la del Central Argentino, lo son solo por uno.

El Presidente de la República,

RESUELVE:

Reconocer como apoderados de la Compañía del Ferrocarril del Este, á D. Enrique Beerman y D. Guillermo Thompson pero que para los efectos de la garantia no se liquidará sinó el sueldo correspondiente á un solo Director.

Comuníquese etc.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Enero 25 de 1877.

Al Sr. Presidente del Directorio del Ferrocarril del Este Argentino.

El Gobierno se ha impuesto con sorpresa de un aviso publicado por ese Directorio en varios periódicos de Londres, en el cual se hacia saber á los accionistas la suspension del pago de dividendos en razon de no haber cubierto el Gobierno la garantia á que está obligado por ley y por contrato con la Empresa.

Semejante aseveracion, puede haber servido como excusa al Directorio para salvar responsabilidades ante sus comitentes; pero el Gobierno no puede guardar silencio ni prescindir de la rectificacion que merece, porque no está dispuesto á consentir que despues de haber dispensado toda clase de consideraciones á esa Empresa, se ultraje sin em-

bargo el crédito de la Nación de una manera tan inusitada como injustificable.

Es de notoriedad que despues de establecida la línea, vienen pesando todos los gastos de su sostenimiento sobre el Erario Nacional, é imponiéndole desembolsos de mucha mayor consideracion, relativamente, que todas las demas líneas garantidas.

Mientras tanto, ¿qué esfuerzos ha hecho ese Directorio para mejorar de situacion y encontrar las utilidades correspondientes al capital empleado, y á los servicios que esa línea debiera prestar?

Pero no me estenderé sobre ese punto, porque en oportunidad el Gobierno tomara las medidas que sean del caso; debo sí recordar los antecedentes que existen sobre pago de garantia á esa Empresa, y que consta de los expedientes respectivos, para que se conozcan los hechos y se establezca la verdad de lo ocurrido.

En Junio del 75 se presentó á este Ministerio D. Juan B. Wanklyn, en representacion de la compañía, anunciando que estaba para presentar la cuenta del tráfico de la línea entre Concordia y Federación y pidiendo que en atencion á los crecidos gastos que ocasionaria la traslacion de los libros y comprobantes respectivos, se nombrara un contador para que se trasportase á la oficina de administracion, á fin de verificar estas cuentas.

En Octubre del mismo año, recien fueron aquellas presentadas, como consta de la solicitud con que fueron acompañadas, y abrazaban el período comprendido entre 30 de Marzo de 1874 á 20 de Abril 1875, representando un saldo á favor de la compañía por \$f. 119121.57 centavos.

Despues de las tramitaciones del caso, y aun cuando la Contaduria y el Procurador del Tesoro opinaron que no debia decretarse el pago mientras no se examinaran y apro-

baran las cuentas, el Gobierno por un acto de deferencia, en vista de los apuros y dificultades porque pasaba la Empresa, oyendo nuevamente á la Contaduría, ordenó el pago de \$f. 116,620 que resultaban de la liquidacion practicada, el que se verificó con letras de Tesoreria que han sido sucesivamente abonadas.

Esa cuenta quedó, pues, definitivamente cubierta con fecha 22 de Febrero de 1876, aun antes de la verificacion de las cuentas, confiando el Gobierno tan solamente en la garantía de los Sres. Wanklyn y Lezica.

A fines de Marzo del año ppdo. se presentó una nueva cuenta por \$f. 226. 153.03 centavos abrazando el período comprendido entre Abril á 31 de Diciembre de 1876; y como ella venia tambien sin comprobantes, el Gobierno, aun cuando no era de su obligacion, nombró un contador que se trasladase á la oficina de administracion á fin de examinar estas cuentas, como tambien las anteriores, é informar sobre su exactitud.

Ese trabajo duró algun tiempo, y recién á mediados de año fué presentado con diversas observaciones que constan de documentos, conocidos por ese Directorio.

Esas observaciones han dado lugar á nuevas tramitaciones, encontrándose actualmente en vista á los representantes de la Empresa; y sin embargo esta ha recibido un anticipo, pues que el Gobierno no está obligado á pagar cuenta alguna antes de haber seguido todas las tramitaciones administrativas del caso y de haberle prestado su aprobacion, libras est. 25,000 hasta 1° de Diciembre ppdo; pagadas libras est. 10,000 en Junio y libras est. 15,000 en 1° de Diciembre precisamente, un dia antes de publicarse el aviso mencionado.

Mientras tanto, ni la primera ni la segunda cuenta han sido aprobadas, por no haberse arreglado aun lo relativo á

las observaciones pendientes que representan una rebaja de pesos fts. 14, 634.31, con lo que quedaria reducido el saldo á favor de la Compañía á la suma de pesos fts. 88, 978 próximamente; en el caso que sus cuentas fuesen aprobadas, siendo de notar que aun esta misma suma quedará disminuida por intereses y cambios que aun no han sido imputados.

Ahora bien; de todo lo expuesto resulta que el Gobierno ha hecho cuanto le ha sido posible en obsequio de una empresa que pesa exclusivamente sobre el Erario; y que ha llevado su deferencia hasta abonarle anticipadamente cuentas que resultan observadas.

¿Cómo pues ha podido permitirse el Directorio estampar una aseveracion tan desdolorosa é inmotivada contra el crédito de la Nacion, cuando esta está soportando la carga onerosa de la garantía que redunda en utilidad para los accionistas?

Semejante proceder es de todo punto injurioso y dá lugar á la protesta que formulo, para que se sirvan vds. trasmitirla á la Compañía, haciendoles presente el desagrado que ha producido en el ánimo del Gobierno.

El Señor Presidente de la República, ha ordenado que se dé completa publicidad á esta nota, porque no hay justicia en que se desconozcan los esfuerzos del Gobierno Argentino para responder á las obligaciones que tienen empeñada la fé publica, cuando esos esfuerzos han llegado hasta el sacrificio y son por otra parte notorios.

Dios guarde á los Señores Directores.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Enero 29 de 1877.

Señor Ministro:

Como representantes en el Rio de la Plata de la Empresa del F. C. del Este, nos consideramos en el imprescindible

deber de formular algunas rectificaciones á la nota que V. E. ha mandado publicar en *La Tribuna*, de fecha 27 del presente mes.

Sentimos sobre manera que V. E. haya creído encontrar en lo que era un simple aviso, un ataque al crédito del Gobierno Argentino.

La Empresa y el Directorio del F. C. del Este, jamas se tomarian la libertad de menoscabar injustamente el crédito de un Gobierno á quien respetan y estiman.

Creemos que V. E. ha interpretado mal el aviso, ó no ha tenido en cuenta las circunstancias del caso.

La Direccion paga los dividendos en fechas determinadas, segun compromiso que tiene con los accionistas ó tenedores de cupones.

Faltar á este compromiso en silencio, hubiera producido cierta desconfianza y mayor alarma.

Por otra parte, es costumbre en Londres llamar á los accionistas dias antes del término fijado, para que acudan á recibir los dividendos, como es costumbre tambien prevenirles por medio de avisos, el retardo en el pago.

El Directorio tenia necesariamente que hacer lo segundo: 1° porque el término para el pago habia llegado y 2° por no romper con esos usos comerciales, que en Inglaterra adquieren fuerza de ley; publicar el aviso sin dar la causa hubiera sido ridículo, máxime cuando la causa existia y no podia perjudicar el crédito del Gobierno, desde que era un simple retardo en la remision de los fondos.

Lea V. E. el aviso, cuya traduccion fiel insertamos:

«En consecuencia de la demora del Gobierno Argentino en el pago del saldo del interes garantido que se debia á la Compañía del F. C. del Este, en Diciembre último, la Compañía se encuentra imposibilitada de entregar los fondos

para el pago de los cupones de la hipoteca que vence el 1° de Diciembre.

«El aviso de pago será dado cuando se reciban los fondos necesarios.

«Por orden del Directorio.

•Londres Noviembre 30 de 1876.

«*H. B. T. Powell.*

•Secretario. •

El Directorio se ha limitado á dar por causal la demora del Gobierno en el pago del saldo, agregando á la terminacion, que el *aviso de pago será dado*, cuando se reciban los fondos necesarios, lo que escluye toda mala intencion por parte de nuestros representados.

Hemos cumplido con nuestro deber, dando á V. E. las esplicaciones necesarias, esplicaciones que demuestran que el Directorio no ha podido hacer otra cosa, y que su proceder no se presta á ser interpretado como V. E. lo ha hecho.

Creemos que el Directorio por su parte, contestará la nota de V, E, por lo que no nos estendemos en mayores consideraciones.

Lamentando muy deveras este incidente, saludamos al Señor Ministro con toda consideracion y respeto.

Dios guarde á V. E.

Guillermo Thompson. *Enrique Beerman.*

A S. E. Doctor D. Simon de Iriondo, Ministro del Interior.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 1° de 1877.

Publíquese—

IRIONDO.

Buenos Aires, Abril 12 de 1877.

· Teniendo en consideracion que los gastos de explotacion que figuran en el presupuesto adjunto, presentado por el

Directorio del F. C. Argentino del Este son exesivos en relacion con las entradas brutas del camino y haciendo uso de la facultad que el artículo 9° del contrato de concesion confiere al Gobierno Nacional de limitar dichos gastos á los lejítimos é indispensables, á los efectos de la garantia acordada por la Nacion á esta Empresa; oido el Departamento de Ingenieros que ha manifestado la urgente necesidad de fijar las sumas que deben reconocerse en la forma propuesta en la nota que precede, se resuelve que para los efectos de la garantia acordada á la Compañia del F. C. Argentino del Este, solo reconocerá el Gobierno la cantidad de 80,700 \$f. como máximun de los gastos de explotacion en los años de 1877 y 78, dejando al Directorio de la Compañia en libertad de aplicar esta cantidad, en la forma que halle mas conveniente á los diversos servicios de la línea.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros, para que lo haga saber así á la Empresa, y á la Contaduria General para que lo tenga presente en el exámen de las cuentas del F. C. Publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

S. DE IRIONDO.

Ferro-Carril Primer Entre-Riano

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 14 de 1877.

Habiendo manifestado la Comision del Ferro-Carril Primer Entre-Riano la necesidad de proveer á la Administracion de dicho Ferro Carril de un pescante para facilitar el

tráfico del muelle, autorizasele para gastar con tal objeto y con cargo de rendir cuenta, la suma de \$ftes. 100 que se imputarán al inciso 11, ítem 1° del presupuesto de este Departamento.

Comuníquese etc.

ACOSTA.
O. LEGUIZAMON.

V a r i o s .

DECRETO REGLAMENTANDO LA INSPECCION ADMINISTRATIVA DE LOS
FERRO-CARRILES NACIONALES.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 15 de 1877.

Art. 1° Los administradores ó directores de los ferro-carri-les nacionales, presentarán al Ministerio del Interior, por intermedio del Departamento de Ingenieros Civiles, dentro de los cuatro primeros meses de cada año, el presupuesto de los gastos y el cálculo de las entradas probables de las líneas á su cargo, para el ejercicio que comience á regir el 1° de Enero del año siguiente; debiendo dar aviso en el trascurso de cada ejercicio, de las modificaciones que crea necesario introducir. El presupuesto de gastos debe ser detallado y comprenderá todos los que correspondan á la explotacion de cualquier clase que sean.

Art. 2° Las cuentas de gastos de explotacion y las de las entradas brutas, deben corresponder á los registros de la Compañía y ser presentadas al Ministerio del Interior en los 4 primeros meses del ejercicio siguiente.

Art. 3° La clasificacion de las cuentas, se hará en la

forma que se establezca por el Departamento de Ingenieros Civiles.

Art. 4° Los gastos de explotacion comprenderan :

- 1° Todos los gastos de entretenimiento de la via, edificios, obras de arte, tren rodante, etc., siempre que no se introduzca un cambio ó modificacion que aumente el valor primitivo de la obra.
- 2° Las cantidades pagadas á los empleados, como honorarios ó recompensas dentro del presupuesto.
- 3° Las que se destinen al fondo de reserva conforme á los estatutos.

Art. 5° No seran comprendidos en los gastos de explotacion :

- 1° El interes y amortizacion de los empréstitos que levantaren ó hubieren levantado las compañías para la terminacion de sus líneas, en caso que el capital garantido no fuese suficiente para su construccion ó para ejecucion de nuevas obras.
- 2° Los gastos de establecimientos que no beneficien directamente la explotacion de las líneas.
- 3° Las mejoras que se introduzcan en las obras de arte, vía etc., como por ejemplo : el cambio de rieles de hierro por de acero, de traviesas de pino ó algarrobo por de quebracho y en general toda renovacion que dé mas valor á la línea ó implique un mayor gasto que el estrictamente indispensable para su conservacion.

Art. 6° Cuando se hagan renovaciones como las indicadas en el inciso 3° del artículo anterior, solo se cargará á la cuenta de explotacion lo que se hubiere gastado, haciendo la reparacion con la misma clase de materiales usados en la

construccion, y la diferencia se pagará con el fondo de reserva.

Art 7º A contar de la fecha de este Decreto, las cuentas anuales deberán hacer constar:

1º El producto neto kilométrico.

2º El monto del capital garantido.

3º El monto de las cantidades obladas por el Gobierno á cuenta de la garantía.

Art. 8º Las cuentas de explotacion seran acompañadas de los cuadros que indique el Departamento de Ingenieros sobre el movimiento de pasajeros, mercancías, etc. y seran sometidas al exámen de este, al que se agregará un contador inspector de la contabilidad de los ferro-carriles nacionales, nombrado por el Ministerio del Interior.

Art. 9º Antes del exámen á que se refiere el artículo anterior, el Ministerio del Interior, prévia intervencion de la Contaduría, para la verificacion de las operaciones aritméticas, pasará las cuentas al de Hacienda para que decrete el pago de la garantía que se cobre, ó perciba la cantidad que deba devolver la Compañía, á cuenta de las obladas por el Gobierno para la garantía; pasando en seguida el expediente al exámen del Departamento de Ingenieros y á la Contaduría á los efectos de la Ley de contabilidad.

Art. 10. Si del exámen de las cuentas resulta que se ha abonado por cuenta de la garantía una cantidad mayor que la debida, ó se ha devuelto por las compañías á cuenta de la garantía una cantidad menor, la Compañía oblará inmediatamente en la Tesoreria General la diferencia,—abonando el interes que tengan las letras de Tesoreria, durante el tiempo que la haya retenido.

Art. 11. El Departamento de Ingenieros vigilará como representante del Estado, todos los actos financieros de las compañías, en cuanto lo permitan las leyes ó contratos de concesion.

Art. 12 Las compañías comunicarán en todo tiempo al Departamento de Ingenieros ó al Inspector de la Contabilidad debidamente autorizado por este, los registros, resoluciones, libros, escritos, correspondencia y to los los documentos que crea necesario para constatar la situacion de la Compañia.

Art. 13 Las compañías entregarán al Departamento de Ingenieros los documentos, cuentas, etc. á que se refiere este Decreto, para que este las presente al Ministerio del Interior.

Art. 14 La contabilidad de las compañías será sometida á la verificacion periódica del Inspector de la contabilidad, el que tendrá los mismos derechos que acuerda la ley al Inspector de ferro-carriles.

Art. 15 Las compañías entregaran mensualmente los datos que el Departamento de Ingenieros crea conveniente exigir, el que dará oportunamente la forma típica de los cuadros que se deben enviar, así como de los que deben acompañar las cuentas anuales.

Art. 16. A contar desde el 1° de Enero de 1878, todas las compañías arreglaran sus libros de modo que el ejercicio anual se cuente desde el 1° de Enero al 31 de Diciembre inclusive.

Art. 17. El Gobierno no liquidará las cuentas presentadas por las compañías que no den estricto cumplimiento á lo que dispone este Decreto, en todas las prescripciones

que no esten en oposicion con los contratos ó leyes de concesion de cada una.

Art. 18. Comuníquese á quienes corresponde, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento de Ingenieros.

Buenos Aires, Enero 30 de 1877.

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

Para proceder á exigir á las empresas de los ferro-carri-les nacionales ó garantidos por la Nacion, el cumplimiento de lo que prescribe el decreto reglamentando la inspeccion de su contabilidad, es necesario que V. E. proceda á nombrar el contador interventor que debe agregarse al Departamento de Ingenieros.

No habiéndose comunicado por el Ministerio á los directores ó administradores de los ferro-carriles Nacionales el referido Decreto, convendría se les pasase una copia autorizada de él y se ordenase su publicacion, por haberse cometido algunos errores en la que se hizo la primera vez.

Dios guarde á V. E.

Guillermo White.

Justo R. Dillon,

Secretario.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 6 de 1877,

Atenta la nota anterior, el Presidente de la República ha resuelto:

1° Nombrar contador interventor á Don Juan Dam

para que auxilie al Departamento de Ingenieros en las funciones que le estan señaladas.

- 2º Que se comuniqué por el Ministerio del Interior, el Decreto sobre inspeccion de la contabilidad y administracion de los ferro-carriles nacionales á los directores ó administradores de esas empresas.
- 3º Que se publique nuevamente el mencionado Decreto y que se haga estensivo á los directores de las empresas en Londres, á fin de evitar errores de apreciacion, atribuyendo á demoras en la tramitacion ó en el Gobierno, lo que son omisiones en las empresas ó en sus agentes.
- 4º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

ANEXO C

CORREOS Y TELÉGRAFOS

Correos.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 6 de 1876.

Hallándose actualmente, por disposición de la ley, bajo una sola Dirección los Departamentos de Correos y Telégrafos y siendo por esta causa indispensable dar una nueva organización interna á ambas reparticiones para su mejor servicio, á propuesta del Director General de comunicaciones;

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° El Departamento de Correos y Telégrafos á cargo del Director General, queda dividido para el servicio interno de ambos ramos en cuatro secciones y una Secretaría General.

Art. 2° La *primera seccion* bajo la vigilancia inmediata del Inspector General de Telégrafos, tiene la siguientes atribuciones y deberes.

- 1° Dar órdenes é instrucciones relativas al servicio de las oficinas telegráficas y dirigir los trabajos de los Inspectores de seccion.
- 2° Conservar en buen estado los hilos, aparatos y demas accesorios de las líneas telegráficas, cuidando que estas funcionen con toda regularidad.
- 3° Vigilar que los empleados cumplan puntualmente

con sus deberes, proponiendo á la Direccion General las remociones ó cambio de personal que creyese conveniente.

- 4º Proyectar el presupuesto anual del ramo de telégrafos, tarifas y reglamentos del mismo y los contratos para la provision de materiales y útiles.
- 5º Exigir de los Inspectores de seccion y Gefes de oficinas telegráficas, todos los informes que crea conveniente.
- 6º Informar á la Direccion General sobre cuentas del servicio de Telégrafos.
- 7º Ejercer todas las demas funciones que le atribuyan los reglamentos generales ó internos del ramo.

Art. 3º La *segunda seccion* estará bajo la inmediata vigilancia del Contador Interventor de la Direccion General y le corresponde:

- 1º Dirigir la contabilidad del ramo de Correos y Telégrafos.
- 2º Vigilar el cobro de todas las sumas que se adeuden á ambas administraciones.
- 3º Proyectar los contratos para el servicio de correos y registrar los que se celebren en ambos ramos.
- 4º Cuidar del órden y arreglo del transporte de la correspondencia en toda la República, tanto por la via fluvial como marítima, con escepcion del servicio urbano y las estafetas ambulantes en los ferro-carriles.
- 5º Proponer los nombramientos y remociones de empleados en el ramo de Correos dando los informes

del caso; vigilar el buen servicio de todas las administraciones de Correos, proponer las supresiones de las existentes ó la creacion de nuevas donde lo creyere conveniente.

- 6° Dar instrucciones y exigir informes de los Inspectores de Correos.
- 7° Proyectar el presupuesto de los servicios á su cargo.
- 8° Dirigir la Estadística de Correos y Telégrafos.

Art. 4° Corresponde á la *tercera seccion* que estará á cargo inmediato del Gefe de la segunda division de Correos, lo siguiente:

- 1° Dirigir y vigilar el servicio de las malas extranjeras.
- 2° Proyectar las convenciones postales; los reglamentos que ellas exigen, informar sobre las convenciones que se propongan.
- 3° Proyectar las tarifas postales, los contratos para la provision de útiles del ramo de Correos y el presupuesto de los servicios á su cargo.
- 4° Hacer y conservar el inventario general de todas las oficinas de Correos y Telégrafos de la Nacion.
- 5° Cuidar de los almacenes y depósitos de ambos ramos, llevando cuenta de su movimiento de entrada y salida para suministrar {á las oficinas los útiles que necesitaren.
- 6° Tener á su cargo la oficina de cartas resagadas y reclamaciones, y entender en todos los casos de violacion de malas, extravios de ellas, etc.
- 7° Exigir informes y dar instrucciones á los Inspectores de Correos en lo relativo al servicio de las

malas extranjeras, de las estafetas ambulantes en los Ferro-Carriles y del reparto urbano, que estaran inmediatamente bajo su vigilancia.

Art. 5° La *cuarta seccion* estará á cargo del Tesorero de la Direccion y le corresponde:

- 1° Efectuar los pagos concernientes á ambos servicios y formular las planillas y cuentas respectivas.
- 2° Dirigir la oficina de giros postales para el interior y el extranjero, y correr con la administracion y distribucion de los timbres postales y telegráficos de franqueo.
- 3° Percibir las entradas de ambos servicios y hacer su remision á las cajas nacionales designadas al efecto.
- 4° Adoptar las medidas necesarias para evitar el uso de timbres falsificados ó ya servidos.

Art. 6° La *Secretaria* de la Direccion General tendrá á su cargo inmediato las siguientes funciones:

- 1° Llevar la correspondencia de la Direccion General, recibir la que á esta sea dirigida, catalogarla diariamente y distribuirla á las respectivas secciones.
- 2° Llevar un registro de entradas y salidas de notas y expedientes y otro de timbres postales, nacionales y extranjeros. El archivo de la Direccion General y los sellos especiales para la correspondencia estaran tambien á su cargo.
- 3° Preparar los materiales para la Memoria anual de ambos servicios.
- 4° Anunciar las licitaciones, cambios de servicio ó de tarifa y demas actos á que sea necesario dar publicidad.

Art. 7° Todos los Gefes de secciones en su carácter de superintendentes de las mismas estarán bajo la autoridad inmediata del Director General de Correos y Telégrafos, reciban sus instrucciones, someterán á su conocimiento las dificultades con que tropezaren y le darán cuenta de todo lo que interese al servicio general de ambos ramos.

Art. 8° Los Gefes de seccion son personalmente responsables de los actos que hayan autorizado y de las irregularidades, omisiones ó faltas en el servicio que estando en su mano evitar no lo hubiesen verificado.

Art. 9° Solo en caso de extrema urgencia ó de peligro inminente los Gefes de seccion podran suspender los reglamentos ó disposiciones superiores, adoptando medidas extraordinarias de todo lo que darán inmediato conocimiento de lo ocurrido á la Direccion General.

Art. 10. En Marzo de cada año, á mas tardar, los Gefes de seccion presentaran un informe á la Direccion General sobre el movimiento de cada una de sus reparticiones, y la Direccion General elevará en seguida la Memoria que corresponde á los trabajos de todo el Departamento.

Art. 11. La organizacion y reglamentacion de cada seccion, segun las correcciones que por este Decreto se les atribuye queda á cargo de la Direccion General.

Art. 12. Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

O. LEGUIZAMON.

Diciembre 11 de 1876.

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

Exmo Señor :

Tengo la satisfaccion de enviar á V. E. el telégrama que acabo de recibir del Ministro de Correos del Imperio Aleman, en que se digna comunicarme que el Brasil y la Guayana, entraran en la liga postal de Berna, desde el 1° de Abril del año próximo.

En mis informes al Ministerio de Relaciones Exteriores de 6 de Noviembre de 1875 y Marzo de 1876, así como en mi última del 25 de Noviembre último, he demostrado la alta conveniencia que habria para la República en adherirse á esa convencion que establece, se puede decir ya, el libre cambio universal de correspondencia.

Dios guarde á V. E.

Firmado—*Eduardo Olivera*

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 15 de 1876.

Atento lo espuesto por el Director General de Correos y Telégrafos en su precedente nota, y las fundadas observaciones hechas en sus anteriores informes—y considerando:

- 1° Que la adhesion á la liga postal de Berna de todos los paises que mantienen relaciones comerciales con la República, hace de dia en dia mas necesaria la incorporacion de esta;
- 2° Que segun comunicacion reciente del Ministro de Correos del Imperio Aleman, acaba de adherirse á la mencionada Union Postal, el Imperio del Brasil

y las Guayanas, habiéndolo practicado la mayor parte de los estados de América ;

- 3° Que los intereses de nuestra inmigracion y comercio, seran considerablemente favorecidos con el libre cambio y la baratura de la correspondencia que la Union Postal de Berna asegura para todos los paises de la liga.

Por estas consideraciones :

El Presidente de la República—

RESUELVE:

Art. 1° Gestionar la adhesion de la República á la liga de Berna, á contar desde el 1° de Setiembre de 1877.

Art. 2° Autorizase al Ministro Argentino en Francia para que solicite la referida incorporacion, ante la Direccion de la liga en Suiza, y al Director General de Correos y Telégrafos para que practique los arreglos administrativos que sean concurrentes al mismo objeto.

Art. 3°. El presente Decreto y los arreglos que se practiquen en consecuencia, seran oportunamente sometidos al Honorable Congreso, para su aprobacion.

Art. 4° Comuníquese al Director General de Correos y Telégrafos para que trasmita esta resolucion al Ministro del Imperio Aleman, en respuesta á su telégrama del 4 de corriente.

Publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

O. LEGUIZAMON.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 29 de 1877.

Habiendo determinado el Gobierno adherirse á la Convencion postal de Berna para lo que ha dado instrucciones al Señor Ministro Balcarce y siendo necesario preparar los medios de ejecucion á fin de evitar demoras una vez que se obtenga la aprobacion del Congreso.

El Presidente de la República—

RESUELVE:

Autorízase al Director General de Correos para que inicie el establecimiento de vapores para el transporte de la correspondencia entre los puertos de la República y los de Ultramar, debiendo someter á la aprobacion del Gobierno el resultado de sus gestiones.

Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

O. LEGUIZAMON.

Buenos Aires, Abril 11 de 1877.

Vistos los informes que preceden y teniendo en consideracion, que las mensagerias que hacen el servicio de la correspondencia en las Provincias de Cuyo, tienen el carácter de Correos Nacionales, por la cual se estableció en el artículo 16 del contrato la exoneracion de todo impuesto provincial sobre el material de la Empresa y dirigirse nota á los Gobiernos de las Provincias de San Luis, San Juan y Mendoza manifestándoles la necesidad que hay de eximir á dicha Empresa y en cuanto al aumento de la subvencion solicitada, teniendo en vista lo espuesto por la Contaduría

General, de que resulta que aun con dicho aumento la propuesta de los Señores Goñi es la mas baja entre todas las que concurrieron á la licitacion celebrada para este servicio; y en atencion á los demas fundamentos aducidos en su apoyo por la Direccion General, se resuelve acordar el aumento de 300 pesos fuertes sobre la subvencion convenida en el contrato de fecha 28 de Junio de 1876.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Abril 26 de 1877.

Vistos los informes que anteceden y considerando:

- 1° Que el artículo 10 del contrato establece claramente que los cuatro años de término han de contarse desde el dia que empezó á hacerse el servicio de las mensagerias; sin referirse á fechas ni épocas determinadas.
- 2° Que el contratista empezó á hacer el servicio con sus mensagerias el 1° de Mayo de 1873 entre Catamarca y la Rioja y el 31 de Diciembre del mismo año entre la Rioja y San Juan.
- 3° Que no debe ser considerada como una sola línea la servida, desde que el contrato y las concesiones posteriores la separan en dos, una que liga Catamarca con la Rioja y otra á esta última ciudad con San Juan, siendo por lo mismo necesario aplicar á cada una separadamente las prescripciones del artículo 10.

4° Que la próroga concedida al empresario modificó el contrato en la parte relativa al término, desde que se le permitió establecer la segunda línea cuatro meses después de lo prescripto en el contrato primitivo.

Por estas razones y teniendo en cuenta las observaciones de la Contaduría General, en lo que se refieren á la rectificación de fechas: se declara que el contrato con Don Adolfo E. Carranza termina el 1° de Mayo de este año para la línea de Catamarca y la Rioja, y el 31 de Diciembre próximo para la línea de la Rioja á San Juan.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

T e l é g r a f o s

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Mayo 29 de 1876,

A la Direccion General de Correos y Telégrafos.

Habiéndose hecho notar durante la estacion del verano, que acaba de terminar, numerosas y prolongadas interrupciones de las líneas telegráficas de la Nacion, especialmente en el Norte, se hace necesario que proceda esa Direccion á ordenar en union con el Ingeniero que el Consejo de Obras Públicas designe, practiquen una prolija y detenida inspeccion de las líneas desde la ciudad de Córdoba en adelante hasta Jujuy, asi como en la Rioja y

Catamarca. Esta inspeccion deberá hacerse sobre la línea misma, examinando la condicion de sus partes, el estado de los alambres y aisladores y constatando la profundidad en que en hallan colocados los primeros. Terminada la inspeccion los comisionados elevarán á Vd. un informe en el que determinaran cuales son los males de que adolecen las líneas y los medios mas adecuados para corregirlos. Se recomienda á Vd. la mas pronta ejecucion de esta medida á fin de que se pueda pedir del Honorable Congreso, en sus presentes sesiones, la autorizacion que sea necesaria, segun el resultado de la inspeccion que se ordena.

Dios guarde á Vd.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 26 de 1876.

En atencion de lo estipulado en el artículo 37 del contrato para la construccion del ferro-carril del Rio 4° á Villa de Mercedes, y lo espuesto por el Departamento de Ingenieros Nacionales, Direccion General de Telégrafos y Contaduria General, aceptase la propuesta del Señor J. S. C. Rogers para la construccion del Telégrafo de Rio IV á Villa Maria, con la modificacion propuesta por el Departamento de Ingenieros.

En su virtud, pase este espediente al espresado Departamento, para que celebre el correspondiente contrato, debiendo elevarlo á este Ministerio para su aprobacion.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ACOSTA.

S. DE IRIONDO.—B. DE IRIGOYEN.

O. LEGUIZAMON.—V. DE LA PLAZA.

A. ALSINA.

CONTRATO PARA LA CONSTRUCCION DE UN TELÉGRAFO ENTRE VILLA
MARIA Y RIO IV.

El Vice-Director del Departamento de Ingenieros Civiles, en representacion del Exmo. Gobierno Nacional, por una parte y D. Matias Sanchez, apoderado de D. Cárlos Rogers, segun poder conferido en 2 de Noviembre de 1876 en la ciudad del Rosario de Santa-Fé ante el Escribano Quintin Munuce, por la otra han convenido en lo siguiente:

Art. 1° D. Cárlos Rogers se compromete á construir una línea telegráfica desde Rio IV á Villa Maria igual en todos sus detalles á la que existe colocada entre Rio 4° y Villa de Mercedes, observando las mismas especificaciones que se tuvieron presentes para esa línea.

Art. 2° Igualmente se compromete á colocar hasta tres aparatos sistema Morse para Estaciones con todos los accesorios precisos donde fuere necesario, debiendo ser iguales á los que existen en las Estaciones de Mercedes, Chajan y Sampacho.

Art. 3° El Empresario terminará toda la obra dentro del plazo de diez meses, contados desde la fecha en que el Superior Gobierno preste su aprobacion al contrato, y de no verificarlo en este término la concesion será nula.

Art. 4° El Gobierno Nacional paga por toda compensacion al Sr. Rogers la cantidad de veinte y siete mil pesos fuertes (\$ fts. 27,000) una vez terminada la obra á entera satisfaccion del Ingeniero Inspector nombrado para recibirla, debiendo hacerse el pago á la vista del certificado expedido por este.

Art. 5° Este contrato obligará á ninguna de las partes, ni da derecho alguno en tanto no sea aprobado por el Gobierno y sea comunicado á las partes contratantes.

En prueba de conformidad lo firman dos de un tenor en Buenos Aires á seis dias del mes de Noviembre de mil ochocientos setenta y seis.

Justiniano Lynch.—M. G. Sanchez.

Noviembre 6 de 1876.

A Contaduria.

P. A. S.

B. Ocampo.

Exmo. Señor :

Nada encuentra que observar la Contaduria al contrato celebrado por el Departamento de Ingenieros con D. Cárlos Rogers para la construccion de la línea telegráfica desde Rio 4° á Villa Maria en conformidad al Superior Decreto de 25 de Setiembre último que corre en este espediente; pero debe hacer presente á V. E. por lo que pueda importar, que no hay fondos especialmente destinados para la construccion de esa línea.

Contaduria General, Noviembre 8 de 1876.

Francisco Vivas.

Buenos Aires, Noviembre 9 de 1876.

En virtud de lo espuesto por el Departamento de Ingenieros y la Contaduria General, apruébase el adjunto contrato celebrado con D. C. Rogers para la construccion del telégrafo entre Villa Maria y Rio 4° de conformidad á las bases aceptadas en Acuerdo General de Ministros; debiendo tenerse presente, que el Gobierno dará cumplimiento á lo estipulado en el artículo 4° del contrato, así que el Honorable Congreso vote los fondos al efecto.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ACOSTA.

O. LEGUIZAMON.

Exmo Señor.

La construccion de la línea hasta Tupiza debia estar terminada segun la base 9^a de la ley á mas tardar, en el término de dos años contados desde la celebracion del contrato con el P. E.: hace hoy un año que se celebró y se aprobó éste, y del espediente remitido no aparece sino que en Enero del corriente llegaron á Jujuy, segun el testimonio del Señor Bustamante, diez carros con materiales, y que en Abril habia en una estancia dos mil postes y en otra algunos rollos de alambre, y segun el del Señor Molina, contestacion de Mayo 11, que se habian despachado de Catamarca para Jujuy cargas de útiles para el trabajo.

Sea el que fuere, pues, el juicio que se forme de los vicios del contrato, por razon del anticipo, exoneracion de derechos, y fianza sin comprobacion, hay que resolver antes la oportunidad de dicho anticipo y el alcance de la fianza otorgada.

Respecto de lo primero, mi opinion, como la del Administrador de Correos y Telégrafos, es que no pueden llamarse *listos*, materiales que no se sabe si son todos los necesarios en número, calidad y clase; y sobre lo segundo, que la fianza *comprende todo el contrato* y por consiguiente el anticipo, segun el artículo final.

Sin embargo, si el Gobierno resolviese acordar el anticipo, deberia para mayor seguridad, declarar previamente este punto, y la solvencia actual del fiador.

El Gobierno, por lo demas, que hace un contrato, no puede decorosamente decidir de la nulidad de él y su deber será siempre cumplirlo, con la responsabilidad general ante el Congreso que dictó la ley.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1876.

Cárlos Tejedor.

Buenos Aires, Noviembre 9 de 1876.

Atento lo espuesto por Don Adolfo E. Carranza y los informes del Director de Correos y Contaduría y dictámen del Procurador General de la Nacion y considerando:

1° Que la concesion del anticipo fué consignada en el contrato de 23 de Octubre de 1875, aprobado debidamente por el Gobierno, segun consta de la diligencia de f. 12 vta., en atencion á la mas fácil ejecucion de la obra.

2° Que la solicitud del anticipo ofrecido en el contrato (artículo 5°) reposa sobre la afirmacion del empresario f. 1ª vta. de estar listos todos los materiales necesarios para la construccion del telégrafo hasta la Quiaca.

3° Que siendo la fianza sobre todo el contrato segun el artículo 8° del mismo, es incuestionable que ella debe comprender igualmente el anticipo, lo que se hará constar para evitar dudas, en el espediente, á continuacion de esta resolucion.

4° Que en el interes de no demorar por mas tiempo la continuacion de los trabajos contratados con el Señor Carranza, debe acordarsele lo que se le estableció en el contrato (artículo 2°) mediante las condiciones del presente decreto.

Por estas consideraciones;

El Vice-Presidente de la República en ejercicio del Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Art. 1° Acuerdase al Señor Don Adolfo E. Carranza, el anticipo del valor de treinta millas del telégrafo á la Quiaca, acordado por el artículo 5° del contrato en los términos que establece.

Art. 2° El Señor Carranza dará fianza á satisfaccion del Gobierno, de devolver la cantidad que importe el anticipo, si reconocidos por un representante del Gobierno, los materiales del telégrafo á la Quiaca resultase *no estar listo* todo lo necesario para la obra, como lo establece el contrato.

Art. 3° Estendida la fianza que prescribe el artículo anterior y asentado la diligencia en el espediente, que el señor P. A. G. Ebbecke acepta garantizar tambien el anticipo como todo el contrato, este espediente se pasará á la Contaduria, á efecto de que liquide lo que importa el anticipo ofrecido, para decretar su abono.

Art. 4° Por la Direccion de Correos se daran las órdenes necesarias para establecer las existencias de los materiales para el telégrafo á la Quiaca y para la continuacion de la obra.

Comuníquese al interesado y dése á quienes corresponda.

ACOSTA.

O. LEGUIZAMON.

Buenos Aires, Enero 30 de 1877.

A la Contaduria General.

Por resolucion de 19 del corriente se ha dispuesto ordenar se entregue á D. Adolfo E. Carranza, la suma de \$fts. 18,000 por las 30 millas del Telégrafo de Jujuy á Bolivia, debiendo retenérsele de las cuentas liquidadas que tiene pendientes en el Ministerio de la Guerra, igual suma hasta que se comuniqué que el Sr. Carranza ha llenado las obligaciones que le impone el contrato de la materia, lo que se comunica para su debido cumplimiento.

Dios guarde á Vd.

O. Ojeda.

Buenos Aires, Febrero 9 de 1877.

Habiendo solicitado los vecinos de las colonias San Agustín y San Carlos, que la línea telegráfica nacional sea prolongada hasta esas poblaciones, á condicion de que ellas contribuirán con los postes y gastos de construccion: y considerando:

Que la comision nombrada por el Gobierno de la Provincia de Santa-Fé ha comunicado tener comprados ya los postes y recolectados algunos fondos para las obras, faltando tan solo la cantidad de mil pesos fuertes, con la cual pide que el Gobierno Nacional concorra á la construccion de esta línea telegráfica, ofreciendo ademas, en compensacion de esto, la casa para la oficina; y atento la importancia de la obra proyectada y los sacrificios que se imponen los vecinos de las dos colonias antedichas para obtener su realizacion, de acuerdo con lo dictaminado por la Direccion General de Telégrafos.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1° Procédase á la construccion de la línea telegráfica de la capital de Santa-Fé á las colonias San Agustín y San Carlos, bajo la direccion y vigilancia del Inspector General de Telégrafos.

Art. 2° Entréguese á la Comision la cantidad de mil pesos fuertes que solicita, debiendo ella costear todos los gastos de construccion, y el Gobierno solo el alambre y los aisladores, que seran suministrados de las existencias en Depósito.

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

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Febrero 9 de 1876.

Al Exmo. Gobernador de la Provincia de Santa-Fé.

Tengo la satisfaccion de poner en conocimiento de V. E. que el Gobierno Nacional ha resuelto con esta fecha contribuir pora la construccion del telégrafo de esa ciudad á las colonias San Agustín y San Carlos en la forma solicitada.

Al efecto se ha ordenado la entrega de \$ fts 1000 por la Aduana del Rosario á la Comision Directiva de esos trabajos y se ha encargado al Inspector de Telégrafos suministre el alambre y aisladores necesarios, al mismo tiempo que se le encomienda la direccion y vigilancia de la referida obra.

Con tal motivo me es satisfactorio reiterar á V. E. la seguridad de mi consideracion.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Marzo 3 de 1877.

Visto el expediente promovido por D. Adolfo E. Carranza, manifestando haber cumplido con las obligaciones que le imponía el contrato de 28 de Octubre de 1875, sobre servicio de correos por mensagerías entre Jujuy y Bolivia, reclamando en consecuencia que se ordene la supresión de los correos á caballo; se le entregue la correspondencia y se le haga abono de la subvención acordada por el contrato y la ley de la materia, visto el certificado que ha presentado del Administrador de Correos de Jujuy en que declara que los viages de la mensajería « *Argentina Boliviana* » se han hecho con perfecta regularidad en el mes de Enero próximo pasado, y de conformidad, en cuanto á la inspección del camino, con lo espuesto por la Contaduría General y lo informado por el Departamento de Ingenieros, se resuelve que la Dirección de Correos proceda á hacer que el servicio de correos á caballo entre los puntos espresados, sea sustituido por el de las mensagerías del Señor Carranza.

Que se trascriba cópia de este Decreto á la Dirección de Correos para su cumplimiento, y que pase el expediente á la Contaduría General para los demas efectos del contrato. Publíquese con el informe del Departamento de Ingenieros.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 19 de 1876.

Habiendo comunicado el Gobierno de Santa-Fé que se están reuniendo fondos entre los Colonos de San Carlos y San Agustín, para contribuir en las mismas condiciones

que la Colonia Esperanza á la prolongacion de la línea telegráfica hasta dichos puntos.

El Vice-Presidente de la República, en ejercicio del Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Art. 1º El Departamento de Ingenieros procederá inmediatamente á hacer practicar los estudios necesarios para la prolongacion de la línea telegráfica de la Colonia Esperanza á las de San Carlos y San Agustin, por el mismo ingeniero que hizo la traza de la anterior.

Art. 2º El Gobierno Nacional, una vez que se hallen completos los estudios, contribuirá á la construccion de la línea mencionada en la misma forma que lo ha hecho con la de Colonia Esperanza.

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

MARIANO ACOSTA.

SIMON DE IRIONDO.

ANEXO D

INMIGRACION Y COLONIZACION

Inmigracion y Colonizacion

Buenos Aires, Abril 4 de 1876.

En atencion á lo espuesto por el Comisario General de Inmigracion se le autoriza para adquirir los objetos que espresa en su nota de 29 de Marzo ppdo. con destino á la Colonia «Libertad», quedando facultado para invertir en ellos, así como en la construccion de galpones y otros gastos pequeños que indica, hasta la cantidad de mil trescientos setenta y cuatro pesos fuertes (\$ftes. 1374). Librese orden al Ministerio de Hacienda para la entrega al Comisario General de Inmigracion de esa cantidad, con cargo de rendir cuenta de su inversion.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Abril 26 de 1876.

En virtud de lo espuesto por el Comisario General de Inmigracion, en la precedente nota sobre la necesidad de nombrar un Comisario para administrar la Colonia «Resistencia», últimamente trazada sobre la márgen derecha del Rio Paraná y á fin de que reciba las planillas que la Comisaria General ha empezado á remitir á esa Colonia; el

Presidente de la República resuelve nombrar en el carácter espresado á D. Jaime Sosa, con el sueldo mensual de ciento cincuenta pesos fuertes.

Comuníquese, etc.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Comisaria General de Inmigracion.

Buenos Aires, Abril 29 de 1876.

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

Tengo la satisfaccion de participar á V. E. que ayer han desembarcado 33 familias venidas de Italia en el vapor «Europa» todas agricultoras, estas familias son las últimas que deben llegar de las pedidas en las condiciones de la ley de 15 de Octubre.

En la semana entrante saldrán para la Colonia «Villa Libertad», así como las ocho familias llegadas en el vapor «Rivadavia», parte de estas últimas irán á la Colonia «Reconquista», segun lo dispuesto por V. E.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Mayo 1º de 1876.

Publíquese.

IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Junio 4 de 1877.

Visto este espediente y resultando aceptable la propuesta de los Señores Isidro Rico y C^a, segun los infor-

mes de la Comisaria de Inmigracion y Contaduría General;

El Presidente de la República resuelve se apruebe en todas sus partes el contrato celebrado por la Comisaria de Inmigracion, con los referidos señores Isidro Rico y C^a para la introduccion á la República de agricultores vascos hasta el número de 800.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Junio 16 de 1877.

Visto el contrato celebrado entre el Comisario General de Inmigracion, competentemente autorizado al efecto, y D. Francisco Irulegui y C^a para introducir al pais de 400 á 800 individuos de las provincias vascongadas, de acuerdo con el informe de la Contaduria, se le aprueba en todas sus partes.

A sus efectos, comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Julio 1° de 1876.

A S. E. el Señor Ministro de Estado en el Departamento del Interior, Dr. D. Simon de Iriondo.

Tengo el honor de elevar á V. E. una solicitud presentada á esta Gobernacion por D. Eduardo Misch, en la que V. E. verá pide se le permita establecerse en la emboca-

dura del Rio Bermejo sobre el Paraguay, punto en que se propone hacer plantaciones agrícolas, ocuparse en el corte de maderas y hacer poblaciones, para cuyos trabajos ocupará doscientos hombres con sus armas correspondientes.

Esta solicitud termina diciendo que, hace este pedido, sometiéndose á las disposiciones de la ley y es fundado en este principio que me permito indicar á V. E. la conveniencia de hacer esta concesion, puesto que el solicitante asegura llevar á un terreno desierto el concurso de algunos hombres de trabajo y hacer plantaciones que se compromete á retirar en el acto que las disposiciones venideras de la ley se lo exijan.

Con este motivo tengo el honor de saludar á V. E. con mi distinguida consideracion y aprecio.

Dios guarde á V. E.

NAPOLEON URIBURO.
Luis Jorge Fontana.
Secretario.

Buenos Aires, Julio 27 de 1876.

A la Comisaria General de Inmigracion.

O. OJEDA.

Buenos Aires, Agosto 5 de 1876.

Exmo Señor:

Estando para sancionarse la ley general de colonizacion, creo que el permiso para establecer obrages en el punto que se solicita, puede concederse por el Señor Gobernador del Chaco en los mismos términos que se ha hecho hasta ahora con todos los que se ocupan de la explotacion de maderas en ese territorio y cuya reglamentacion creo está encomendada al espresado Señor Gobernador.

Cuando mas, se podrá conceder á cada familia que se establezca allí con ánimo decidido de poblar, un lote de cien hectáreas, con la condicion de hacer casa y cultivarlo; y al solicitante, un lote tambien de cien hectáreas, por cada familia que introduzca á su costo y la ayude á establecerse con los adelantos necesarios, segun lo dispone la ley de 15 de Octubre, en cuyos términos únicamente, por ahora puede V. E. disponer de la tierra pública.

Es cuanto tengo que esponer evacuando el informe ordenado.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Setiembre 14 de 1876.

Autorízase al Gobernador del Chaco para hacer la concesion que se solicita dentro de los términos de la ley de 15 de Octubre de 1875 y se acuerda como lo dictamina el Comisario General de Inmigracion respecto de la tierra, quedando lo concerniente á adelantos pecuniarios para resolverse despues que se sancione la ley general de la materia.

Comuníquese, etc.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Comisaria General de Inmigracion.

Buenos Aires, Agosto 21 de 1876.

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

Don Leandro Martinez ha marchado con un grupo de inmigrantes, cuyo número alcanza á 30 individuos, con el objeto de establecer una Colonia cerca del Fuerte Avipo-

nes, en la frontera Norte de la Provincia de Santa-Fé, y ha solicitado de esta Comisaria General el auxilio diario de media res de carne durante los primeros seis meses.

No estando esta concesion en mis atribuciones y considerando que el pequeño auxilio que se pide puede ser de grande utilidad para la colonizacion de ese territorio: pido á V. E. que se me autorice para concederlo, siendo como es, el punto citado, en la frontera espuesta á los indios.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Agosto 22 de 1876.

Teniendo en consideracion que la nueva Colonia que va á establecerse en la frontera Norte de Santa-Fé, ofrecerá los medios de que en el mas breve tiempo se pueble aquella parte hoy desierta del territorio, siendo al mismo tiempo un elemento de seguridad para aquella frontera, se resuelve autorizar al Comisario de Inmigracion para que provea al racionamiento que se pide con media res diaria.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

CONTRATO.

El Director del Departamento de Ingenieros, en representacion del Gobierno Nacional y Don Tomas Rodriguez, empresario de la Colonia Rodriguez, situada sobre el Ferro-Carril Central Argentino, Provincia de Córdoba, han convenido en lo siguiente:

1° Don Tomas Rodriguez cede á favor del Gobierno Nacional para ser destinada á inmigrantes una superficie

de 225 manzanas de 100 varas por costado, ó sea el área de 2.250,000 varas cuadradas, que se integrará con los lotes números *ochenta y cuatro, ochenta y dos, noventa y siete, ochenta y siete, ciento dos, ciento once, ciento veinte y seis, doscientos cinco, doscientos veinte y dos, ciento veinte y cinco, ciento cuarenta, veinte y ocho, treinta y tres, treinta y nueve, cuarenta y seis, cincuenta y cinco, ciento cincuenta y uno, ciento sesenta y siete, doscientos treinta y tres, doscientos sesenta y seis, doscientos ochenta, doscientos cincuenta y uno y doscientos sesenta y cuatro*, del plano presentado, siendo esta la remuneracion que corresponde à los trabajos de mensura que el Gobierno Nacional manda practicar por la Oficina de Ingenieros Nacionales.

2° El Sr. Rodriguez proporcionará todos los mojones necesarios para la traza de la colonia, conducidos al punto de su aplicacion.

3° El Gobierno Nacional abonará al Sr. Rodriguez la suma de pesos fuertes 50 por los 150 mojones que se precisan para el deslinde de los terrenos cedidos al Gobierno.

4° En cuanto á otras condieiones, se refieren completamente al Superior Decreto de 11 de Enero de 1876.

5° En conformidad, se firman dos de un tenor en Buenos Aires. á once de Abril de mil ochocientos setenta y seis.

Guillermo White.

Tomas A. Rodriynez.

Es cópia.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Buenos Aires, Julio 26 de 1876.

Al Exmo. Señor Ministro del Interior.

Por Decreto de 3 de Abril ppdo. fué autorizado este Departamento para arreglar con el Sr. D, Tomas A. Rodriguez las áreas de terreno que cedía en propiedad á la Nacion, en cambio de hacerse por cuenta de esta la mensura y amojonamiento de las tierras destinadas para una colonia, en las cercanías del Ferro-Carril Central Argentino.

En virtud de esa autorizacion se celebró con el Señor Rodriguez el contrato que acompaño en cópia á V. E., encomendándose al Agrimensor Nacional, D. Estanislao Rojas practicára la mensura, cuya operacion ha sido ya terminada segun se impondrá V. E. por la cópia que tambien se acompaña, junto con el plano respectivo.

Para llevarla á cabo, el Agrimensor ha procedido con arreglo á los antecedentes que le fueron suministrados por el Departamento Topográfico de Córdoba, deslindando únicamente el área total que aparecia sin cuestion y en seguida ha ubicado las divisiones con la misma superficie del plano presentado por el Señor Rodriguez.

Pero como la distancia del perímetro exterior marcada en el plano primitivo no eran exactas, ha sido necesario introducir una nueva numeracion en todos los lotes, y los que corresponden al Gobierno Nacional segun el contrato, tambien han sufrido la misma modificacion y aparecen en el plano marcados con las letras G N, sin que esto importe perjuicio alguno por la posicion y calidad del terreno.

El Consejo ha examinado la operacion de mensura y

encontrándola exacta, es de opinion que debe aprobarse, y es con ese motivo que la eleva á V. E.

Una vez que ella sea aprobada corresponderá enviar una cópia del plano á la Comisaria de Inmigracion, á los efectos que indica el Decreto de 11 de Enero pasado.

Dios guarde á V. E.

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 2 de 1876.

Visto lo espuesto por el Departamento de Ingenieros, apruébase el adjunto contrato celebrado con D. Tomas Rodriguez por el que se compromete á ceder á la Nacion una superficie de 225 manzanas de 100 varas por costado destinadas á la colonizacion.

Vuelva al Departamento de Ingenieros para que remita á la Comisaria de Inmigracion á los efectos del Decreto de 11 de Enero último, cópia del plano de la mensura que tambien se aprueba.

Comuníquese á quienes corresponda, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 2 de 1876.

Siendo uno de los propósitos preferentes del Gobierno favorecer el desarrollo de la inmigracion europea, para dar cumplida ejecucion á la ley sancionada recientemente por el Honorable Congreso y considerando :

- 1º Que para conseguir estos fines, es de la mayor importancia constituir en una de las principales ciudades de Europa una *Comisaría Central de Inmigracion y Colonizacion* encargada de ofrecer á los inmigrantes, agentes y empresarios de colonizacion todos los conocimientos, instrucciones y facilidades que pudiesen necesitar para el transporte de los inmigrantes á los diversos puntos de la República.
- 2º Que la Comisaria de Inmigracion y Colonizacion en Europa, puede reemplazar con ventaja las funciones de varios agentes aislados, ejerciendo desde un punto central la direccion y superintendencia del ramo, á fin de que su accion sea mas uniforme y regular.
- 3º Que con el mismo objeto los Consules y Vice-Consules de la República en Europa deben estar en relacion directa con la Comisaria de Inmigracion y Colonizacion y obligados á prestarle todos los auxilios que necesitasen.

Por estas consideraciones, y en el interes de asegurar para el pais una corriente continúa de inmigracion moral é industriosa.

El Vice-Presidente de la República en ejercicio del Poder Ejecutivo—

ACUERDA Y DECRETA:

Art. 1º Encargase al Señor D. Cárlos Calvo del desempeño de las funciones de Comisario de Inmigracion y Colonizacion en Europa, con residencia en Paris, y con las facultades y atribuciones que le seran oportunamente seña-

ladas por el Ministerio del Interior y Departamento Central de Inmigracion.

Art. 2° Por el Ministerio de Relaciones Exteriores se impartiran las órdenes necesarias á los Consules y Vice-Consules de la República en Europa á fin de que presten al Sr. Calvo la cooperacion que necesitare, en todo lo relativo á la espedicion de inmigrantes con destino á la República.

Art. 3° Para el desempeño de la Comision que se encomienda al Comisario de Inmigracion y Colonizacion en Europa, se pondrá mensualmente á su disposicion la suma de trescientos pesos fuertes, imputable á las partidas una y dos item 8° inciso 10 del presupuesto del Interior.

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

ACOSTA.

O. LEGUIZAMON.

Buenos Aires, Noviembre 3 de 1876.

Al Señor D. Carlos Calvo.

Tengo el honor de comunicar á V. que el Señor Vice-Presidente de la República en ejercicio del P. E., ha tenido á bien designar á V. para el desempeño de las funciones de Comisario General de Inmigracion y Colonizacion en Europa, segun se informará Vd. por el Decreto que en copia legalizada se adjunta. El Señor Vice-Presidente tiene el mas vivo interes en fomentar por nuevos procedimientos la inmigracion en Europa y dando á este pensamiento una forma elevada y seria, ha creido que Vd. por sus antecedentes é ilustracion, la persona mas indicada para dar una direccion sin forme y regular á la corriente de

inmigrantes que se dirige hácia la República, en busca de una nueva patria ó de un porvenir para sí y su posteridad.

Las facultades é instrucciones especiales que necesitará Vd. para el buen desempeño de su cometido, le seran dadas oportunamente por el Departamento Central de Inmigracion, al cual en esta fecha se le autoriza debidamente al respecto y se le comunica su nombramiento.

Al felicitar á Vd. por el acto de elevada confianza de que ha sido objeto de parte del Gobierno de la República, me es grato ofrecer á Vd. las seguridades de mi mayor consideracion.

Dios guarde á vd.

O. LEGUIZAMON.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 27 de 1876.

Habiendo la ley del Presupeesto para el año 1877 refundido en una sola las oficinas de Inmigracion, Agricultura y Estadística en las Provincias y debiendo procederse á la organizacion de las nuevas oficinas con arreglo á la citada ley.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° El Comisario General de Inmigracion y el Director del Departamento de Agricultura procederan á recibirse de las existencias de las oficinas de Estadística, por sí mismos en esta ciudad y por medio de los Comisarios de Inmigracion en las demas Provincias.

Art. 2° A la brevedad posible propondrán el personal para el servicio de las nuevas oficinas, dando preferencia á los empleados que deben cesar y que se hallan distinguido por sus buenos servicios.

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

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO

Exmo Señor :

Alfredo de Arteaga, miembro de la Comision nombrada por el Exmo Gobierno de la Provincia de Santa-Fé, para la colonizacion de la colonia *Iriondo*, en la Guardia de la Esquina, tiene el honor de presentar á V. E. esta solicitud á nombre de dicha Comision.

El Exmo Gobierno Nacional por intermedio del Ministerio de la Guerra concedió para la Colonia, por todo este año 150 raciones diarias para manutencion de los colonos; causas ajenas á esta Comision impidieron que la Colonia estuviese mensurada antes del mes de Mayo, de manera que, puede contarse desde ese mes el principio del fomento de la Colonia «Iriondo».

De las 150 raciones diarias solo se han consumido :

Mes de Enero	16	raciones diarias
» » Febrero	33 $\frac{1}{2}$	» »
» » Marzo	59	» »
» » Abril	63	» »
» » Mayo	87	» »
» » Junio	112	» »
» » Julio	108	» »
» » Agosto	120	» »

Por este dato V. E. verá que la Comision ha obrado con la mayor economia, no habiendo hecho uso sino de las raciones estrictamente necesarias, habiendo ahorrado al

Tesoro Público 602 raciones diarias en los ocho meses transcurridos hasta el fin de este mes.

La Colonia *Iriondo* situada en la Frontera Sud de Santa-Fé, era hasta hace 6 meses la Comandancia de dicha frontera, guarnecida de soldados etc., hoy en lugar de estos la Comandancia es un asilo de Inmigrantes, donde los colonos viven con sus familias mientras preparan sus poblaciones en la Colonia.

El pueblito de la Guardia de la Esquina era hasta seis meses el punto poblado mas avanzado, hoy la Colonia toma una superficie de tres leguas hácia la Pampa donde en 4 meses se han construido 40 poblaciones y siguen construyéndose otras; las familias pobladoras son en número de 72 familias divididas así:

Argentinos.....	25
Francesas.....	20
Italianas.....	10
Suizas.....	8
Españolas.....	7
Vascas.....:	2
Total.....	<hr/> 72

Retasando las familias Argentinas que vivian ya en el Pueblo, tenemos *cuarenta y siete familias* extranjeras.

Como recién, puede decirse, ha empezado con fuerza la Colonizacion de este punto, y tan avanzado el tiempo para preparar tierras para trigos y las que van ahora tienen que hacer sus casas, pozos, defensas, etc. con lo que concluirán el año.

Vengo por estas razones ante V. E. á solicitar á nombre de la Comision que represento, del progreso del país,

y de la barrera opuesta con la civilizacion á los indios, para seguridad de la frontera Sud de Santa-Fé, se nos concede las raciones de rancho para los colonos de la Colonia *Iriondo* por todo el año próximo de 1877, que no pasaran de 200. La proteccion concedida por el progresista Gobierno de V. E. á la colonizacion y sobre todo á esta Colonia fundada en la Pampa, que en agradecimiento lleva el nombre de V. E., nos hace esperar que para que la Colonia *Iriondo* sea salvada y pueda contarse entre las principales y mas útiles colonias de la República, el Exmo Gobierno nos conceda lo solicitado.

Es justicia.

Alfredo de Arteaga.

Agosto 26.

Informe la Comisaria de Inmigracion.

O. OJEDA.

Señor:

Ningun punto fronterizo se puede colonizar sin mas ali-ciente que la tierra gratis.

Todo el que tiene como costear los gastos de instalacion, comprar animales de labor, y mantenerse un año, prefiere comprar la tierra, á plazos en sitios mas seguros y poblados.

Por esta razon, creo que lo menos que se puede hacer es dar el alimento por un año, cuando se trate de colonizar puntos fronterizos y en este concepto opino que seria conveniente acceder á lo pedido por la Comision de la Colonia *Iriondo*, en los mismos términos de la concesion anterior, con tanta mas razon cuanto que la espresada Comision acredita haber usado prudentemente la autorizacion que tenia.

V. E., sin embargo, con mejor criterio, resolverá lo que estime conveniente.

Buenos Aires, Agosto 26 de 1876.

Juan Dillon.

Diciembre 28 de 1876.

Sin perjuicio de resolver oportunamente sobre esta petición, continúese suministrando las raciones hasta el mes de Junio próximo, en que terminará el año porque le fueron concedidas á esta Colonia.

IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 30 de 1876.

Debiendo proceder á la organizacion del Departamento General de Inmigracion de conformidad al presupuesto que regirá desde el 1° de Enero del año próximo.

El Presidente de la República ha acordado y—

DECRETA:

Art. 1° Desde el 1° de Enero de 1877 el personal del Departamento General de Inmigracion, se compondrá de la manera siguiente:

Comisaria y Secretaria

Comisario General	D. Juan Dillon.
Secretario	» Samuel Navarro.
Tenedor de libros y Tesorero	» Marcelino Barreiro.
Escribiente	» José Poledo
»	» Carlos Centenari
Ordenanza	» Belisario Martinez

Asilo de Inmigrantes

Gerente y Gefe de la Oficina de trabajo	D. Manuel Mañay
Oficial 1°	» Juan Andreassi
Escribiente	» José de la Peña
»	» Luis Rapelli
»	» Andriano Lelmi
Médico	» Justiniano Ledesma
Empleado para atender el des- pacho y desembarco de in- migrantes	» Julio Campos
Mayordomo	» Marie Dusseaux
Vigilante para el órden interno	» José Rossi
Cocinero	—
Ayudante	—
»	—

Art. 2° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Febrero 1° de 1877.

Exmo. Señor:

Otto Rose, vecino de esta ciudad, en representacion de la sociedad anónima de la futura colonia Alto Uruguay, ante V. E. respetuosamente me presento y digo:

Los terrenos del gran Territorio Nacional de las Misiones se hallan casi despoblados, pues no puede llamarse poblacion el pequeño número de gente que en perpétua fluctuacion trabajan actualmente en los yerbales.

Sin embargo, Señor Ministro, estos terrenos encierran las riquezas mas grandes en su fértil suelo, que hasta hoy nadie ha sacado provecho de ellas.

Son exelentes para el cultivo del café, el algodón, el tabaco, la yerba mate, la caña de azúcar y muchos otros productos, y ademas de que estan cubiertos por árboles de madera de construccion muy preciosa, admiten al mismo tiempo el cultivo de toda clase de granos.

Por estas razones los estados limítrofes estan concentrando sus esfuerzos para colonizar sus territorios adyacentes á las Misiones argentinas.

Las miras del Exmo. Gobierno Nacional y sus esfuerzos para poblar los desiertos de nuestra República, son universalmente conocidos, habiendo encontrado su mas elevada espresion en la sábia ley sobre inmigracion y colonizacion dada en el año de 1876; empero las colonias del Estado no pueden abrazar todos los terrenos despoblados, dejándose por esto en la citada ley espacio para la iniciativa particular, segun consta por el párrafo 104, que invocamos en nuestro favor.

El territorio de Misiones es uno de aquellos á que se refiere dicho párrafo, pues no está medido ni dado á la colonizacion, pudiendo el P. E. conceder áreas ubicadas en él á las empresas que lo soliciten, bajo ciertas condiciones.

Por esto nosotros, que contamos con los elementos y capitales necesarios y tenemos concluidos ya los trabajos preparatorios, nos hemos resuelto á solicitar del Superior Gobierno Nacional, el terreno abajo espresado, para formar una colonia agrícola é industrial, denominada Alto Uruguay.

Ella estará situada en las Misiones del alto Uruguay,

al N. E. del Departamento de Santo Tomé, siendo sus límites los siguientes :

Al Sud-Oeste una línea con rumbo Sud-Este al N. O. que, saliendo de la orilla del Uruguay, pasará á cinco kilómetros de distancia al Sud Oeste de la antigua mision denominada «Mártires,» cuya línea formará el frente de la Colonia, siendo su longitud de cuarenta kilómetros; al S. E. la orilla del Uruguay en la estension de veinte kilómetros, completando los límites N. O. y N. E. el rectángulo de 800 kilómetros cuadrados de superficie, que es el área que segun el inciso 1º del citado párrafo, puede concederse á una empresa.

Una vez que el Superior Gobierno Nacional acceda á nuestro pedido, empezaremos inmediatamente con la mensura y colonizacion del terreno, sugetándonos en esto, como en las demas condiciones, completamente á lo dictaminado en la ley sobre la materia, y ofreciendo como fiador, segun prescribe el artículo 105 de ella, á D. Teodoro Rose de este comercio.

Tal empresa, Exmo Señor Ministro, regentada por personas experimentadas y con colonos trabajadores y perseverantes, no puede dar sino resultados halagüeños en aquella region, la mas rica de la República. Séame, sin embargo, permitido mencionar algunas circunstancias que militan en nuestro favor y que no puede ofrecer ninguna otra empresa.

Siendo demostrado por la esperiencia, que una colonia particular debe ser administrada por los mismos concesionarios, nosotros los sócios nos pondremos á la cabeza, empleando nuestros capitales particulares en la agricultura é industrias agrícolas. Por supuesto que no ad-

mitiremos ninguna familia que no sea apta á estos objetos.

Luego, Exmo. Señor, contamos con la cooperacion de antiguos pobladores de las Misiones, y con personas que han regentado colonias por varios años.

Por último, tenemos una facilidad extraordinaria para poblar, y que menos que ninguna otra empresa agobiará al Departamento de Inmigracion con trasportes de inmigrantes.

El tiempo actual, Señor Ministro, es el mas apropiado para comenzar los trabajos para hacer la primer siembra en el otoño que viene, mientras toda demora hará perder un año mas.

Por lo tanto, ruego á V. E. en nombre de la sociedad, se digne tomar en consideracion la presente solicitud á la mayor brevedad posible.

Esperando una benévola y pronta solucion de esta solicitud, tengo el honor de saludar á V. E. con mi mas alta consideracion y respeto.

De V. E. S. S. S. Q. B. S. M.

Otto Rose.

Comisaria General de Inmigracion.

Buenos Aires, Febrero 5 de 1877.

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

Habiendo estudiado detenidamente la solicitud de Don Otto Rose que se acompaña á esta, y encontrándola conforme con la ley de 19 de Octubre, no puedo menos que pedir á V. E. que se sirva aceptarla, ordenando que vuelva á esta reparticion, para que se forme el proyecto de contrato relativo. Siendo de tanta importancia la coloni-

zacion del territorio de Misiones, he creido deber proceder en esta forma, para ganar el tiempo tan necesario á esta clase de empresas.

. Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 27 de 1877.

Visto esta solicitud y lo informado por el Comisario General de Inmigracion, y considerando que es de la mas alta conveniencia dar principio á la colonizacion del territorio Nacional de Misiones; teniendo en vista que el terreno que se solicita, situado en la costa del Uruguay, al Norte del Departamento de Santo Tomé, en la antigua mision denominada «Mártires» está comprendido en el artículo 104 de la ley de 19 de Octubre de 1876, por cuanto no ha sido medido y dado á la colonizacion, se conceden las dos secciones solicitadas, con las condiciones impuestas por la ley.

Vuelva á la Comisaria General de Inmigracion. para que formule con el interesado el proyecto de contrato correspondiente, elevándolo á este Ministerio para su aprobacion.

Publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Marzo 1° de 1877.

En virtud de lo espuesto por el Comisario General de Inmigracion, y considerando que es de alta conveniencia fomentar la inmigracion de familias agricultoras que puedan costear su pasage, y tengan los medios de establecerse en el país.

El Presidente de la República acuerda y—

DECRETA

Art. 1° Autorízase al Comisario de Inmigracion y Colonizacion en Europa, D. Cárlos Calvo, para contratar con los Señores Weeber y Penlevey el envío de familias para la República Argentina bajo las condiciones siguientes:

1° Las familias seran agricultoras y de buenas costumbres.

2° Pagaran su pasage y tendran los medios de establecerse en el terreno que el Gobierno les designe.

3° Se acuerda á cada familia un lote de 50 hectáreas en las Provincias de Entre-Rios ó Santa-Fé ó 100 hectáreas en las Colonias «Timbó,» «Toscas,» ó «Resistencia» en el Chaco.

4° Acuérdate igualmente á las familias el desembarco, alojamiento, trasporte al interior, y manutencion gratuita hasta llegar á la Colonia.

5° Las personas que no quisieran aceptar la donacion gratuita de la tierra, podran establecerse en cualquier parte sin ninguna obligacion para con el Gobierno.

6° El Contrato durará hasta el 31 de Diciembre del presente año, pudiendo prorogarse de comun acuerdo.

7° El número de familias que se envíen en el presente año no podrá esceder de 400 y cada remesa no podrá esceder de 50.

8° Acuérdate á los Señores Weeber y Penlevey por todo gasto ó comision, la suma de 5 pesos fuertes por cada inmigrante adulto de los que compongan las familias y 2 pesos cincuenta centavos fuertes por los niños de dos á oce años.

9° Esta suma será pagada en Francia, y al efecto se remitiran los fondos necesarios, despues de llegadas las primeras familias, imputándose este gasto al inciso 8 item 19 del Presupuesto de este Departamento.

10. Por la Comisaria General de Inmigracion se impartiran las instrucciones necesarias para la ejecucion de este Decreto.

11. Comuníquese á quienes corresponda, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos, Aires, Marzo 2 de 1877.

Estando facultado el Poder Ejecutivo para hacer este gasto por el inciso 8, item 19, del Presupuesto vigente del Ministerio del Interior, de acuerdo con lo informado por el Comisario General se acepta la propuesta de los Señores Muñagorri é Iturrios para traer inmigrantes vascos. Vuelva á la Comisaria General de Inmigracion para que formule con los interesados el proyecto de contrato correspondiente, reduciendo el término á un año y el número de inmigrantes á ochocientos, elevandolo á este Ministerio para su aprobacion y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO

Buenos Aires, Marzo 2 de 1877.

Existiendo una partida en el Presupuesto de este Ministerio, destinada al pago de pasages de inmigrantes y siendo de notoria utilidad favorecer el establecimiento de familias agricultoras en las provincias que desarrollen sus diversas

industrias; estando ademas facultado el Poder Ejecutivo por la Ley General de Inmigracion, para contratar los cuatro pasages de segunda y doce de tercera solicitados por el Señor Fracisco Falcon, para llevar agricultores á la Provincia de Tucuman, se conceden siendo entendido que dicho Señor Falcon queda responsable en los términos de la Ley por el importe de los pasages que se adelantan. El Comisario de inmigracion requerirá los documentos necesarios para garantir su devolucion al Tesoro.

Publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 3 de 1877.

En virtud de lo espuesto en la nota que antecede, y considerando, que el medio propuesto, al mismo tiempo que concilia el progreso de las colonias existentes con la economía que el estado del tesoro exige, se halla contenido en lo dispuesto por el artículo 17 de la Ley de la materia: autorizase al Comisario General de Inmigracion, para hacer venir de Europa hasta cien familias que soliciten traer los colonos establecidos en el pais, que sean poseedores de una ó mas concesiones y tengan recursos para atender á la subsistencia de dichas familias, siendo entendido que asi los colonos como los inmigrantes que lleguen sean solidariamente responsables en los terminos de la Ley por el importe de su pasage.

El Comisario General reglamentará la ejecucion de este decreto á fin de garantir el cumplimiento de sus prescripciones.

Comuníquese, publíquese y dese al Registro Nacional con el informe adjunto.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Marzo 6 de 1876.

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

Hallándose ya delineados los terrenos destinados á chacras y pueblo de San Fernando, creo llegado el momento en que V. E. autorice á esta Gobernacion para adjudicar en propiedad los mencionados terrenos, no solo entre los colonos ya establecidos sinó tambien en favor de todas aquellas personas que justifiquen las condiciones requeridas de poblador y sean acreedoras á la propiedad de un solar ó de una chacra, con arreglo á los compromisos de la ley de la materia.

Persuadido de que esta resolucion será benéfica á los intereses futuros de aquella localidad, espero que V. E. aceptará esta proposicion ordenando su favorable despacho.

Dios guarde á V. E.

NAPOLEON URIBURU.
Luis Jorge Fontana.
Secretario.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Mayo 10 de 1876.

Contéstese lo acordado,

IRIONDO.

Comisaria General de Inmigracion.

Buenos Aires, Marzo 9 de 1877.

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

Penetrado V. E. de la importancia de esta oficina que es visitada por todos los viajeros notables que visitan el pais, se sirvió autorizarme verbalmente para que continuara ocupando la misma casa, en razon de que no habia en los edificios públicos local adecuado, habiéndose conseguido una rebaja en el alquiler, que hoy es de 3000 pesos moneda corriente.

Como la Ley de Inmigracion fué sancionada despues del presupuesto y en ella se encomienda á esta reparticion las funciones de la Oficina de Colonizacion, me autorizó para emplear en servicios extraordinarios á D. Pedro Granela, para llenar las funciones ordenadas en el inciso 3° del artículo 3° de la ley, con el sueldo de ciento veinte pesos fuertes, pues el empleado que da el presupuesto para atender al despacho y desembarco de inmigrantes no puede separarse del muelle. Fui tambien autorizado para emplear extraordinariamente á Don Armando Bonheur, con el sueldo de cincuenta y un pesos fuertes para acompañar las expediciones de inmigrantes á diversos puntos.

Fui tambien autorizado á organizar una mesa de Tieras y Colonias que corra con todo lo relativo á ellas y tengo el honor de participar á V. E. que funciona desde el 1° de Enero, servida por D. Alberto Mambroni y D. Enrique Curtz, con el sueldo de 85 pesos fuertes cada uno, habiéndose agregado con aprobacion de V. E. D. N. Rodriguez con el sueldo de cien pesos desde el 1° de Marzo.

Todos estos gastos que son indispensables importan la

suma de 561 \$f. y tendran que imputarse indistintamente al ítem 19, «pasages y fomento de inmigracion» ó al ítem 20, para la ejecucion de la ley.

Y lo pongo en conocimiento de V. E. para que si lo tiene á bien se sirva confirmarlo ó rectificarlo.

Dios guarde á V. E.

Juan Dillon.

Departamento del Interior.

Marzo 13 de 1877.

Estando autorizado el Comisario de Inmigracion para tomar las medidas de que da cuenta en la presente nota á fin de poner en ejecucion las disposiciones de la Ley general de la materia, se aprueban. Impútese el gasto mensual que importan dichas medidas al inciso 8 ítem 20 del Presupuesto de este Departamento.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional y pase á la Contaduria á sus efectos.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Abril 27 de 1877.

Al Exmo Señor Gobernador de la Provincia de Corrientes.

He tenido el honor de recibir la nota de V. E., de fecha 2 del corriente, de que he dado conocimiento al Señor Presidente y cuyo contenido ha sido ámpliamente explicado por el Dr. D. José B. Romero.

Despues de consultar este asunto con el Sr. Presidente de la República, debo manifestar á V. E. que el Gobierno no encuentra inconveniente alguno en adoptar el temperamento

indicado por V. E. y que cree como lo ha manifestado en diversos telégramas oficiales, que una vez deducida la opinion de V. E. fundada en que la área cedida para el establecimiento de una colonia pertenece al territorio de esa Provincia, debe este asunto semeterse á la deliberacion y resolucion del Congreso á quien corresponde fijar los límites de los territorios de las Provincias.

Reitero á V. E. lo que se ha manifestado en diversos telégramas y en mi carta del 22 del ppdo. que el Gobierno al tratar de fundar una colonia en esos terrenos, como la ha fundado en otros cuya pertenencia puede ser discutida, no trata de dirimir cuestiones de límites, ni siquiera alegar por estos hechos actos de posesion, sinó llenar los altos propósitos de la ley de inmigracion y colonizacion:—atraer la poblacion extranjera, fomentar el desarrollo de la industria agrícola, fuente indispensable de la riqueza nacional.

Este es el gran propósito de la ley y para conseguirlo faculta al Gobierno Nacional para colonizar no solo los territorios nacionales sinó tambien los pertenecientes á las Provincias y hasta los particulares.

No dudo que ese Gobierno estará penetrado como lo está el de la Nacion, de que hay gran conveniencia para el país en general, y especialmente para esa Provincia en la poblacion de esos territorios, no solo porque su explotacion dará un incremento importante á la riqueza pública, sinó porque ofreciendo por su fertilidad un éxito casi seguro á los primeros inmigrantes, despertará gran interes en el extranjero, y será posible la fundacion en breve tiempo de muchos pueblos que ofrecerian á esas poblaciones casi errantes los recursos y elementos de la civilizacion.

Hago estas observaciones á V. E. porque hay otras pro-

puestas para fundar varias colonias en la frontera y seria lamentable que no se pueda llevar á cabo su establecimiento, por la oposicion de V. E.

Creo que V. E. acreditaria un laudable celo por los intereses de la Provincia pidiendo autorizacion para concurrir y apoyar la accion del Gobierno Nacional, para el establecimiento de Colonias, bajo las condiciones de la Ley General y la sobrentendida de que esto no perjudicaria los derechos que la Provincia pretende tener á esos territorios, cuyo derecho y determinacion corresponde al Congreso de la Nacion.

Saludo á V. E. con mi mayor consideracion.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 29 de 1877.

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

Sabido es que una numerosa poblacion de raza germánica, establecida desde mucho tiempo en Rusia, busca una nueva patria donde establecerse. Con este objeto una Comision vino al Brasil y muchos inmigrantes la siguieron.

Autorizadas por V. E. se hicieron varias gestiones para atraer á nuestro territorio esa inmigracion, que segun los rumores cuenta con recursos pecuniarios cuantiosos.

Recibo ahora la carta que acompaño en cópia y por la cual el Señor G. Nart me dice de Rio Janeiro, que muchos estan dispuestos á venir, me pide seis pasages de segunda para la Comision que vendrá á ver los terrenos y desea saber cuanto se le pagará por individuo de los que vengan.

En mi concepto debe contestarsele, por telegrafo, como lo

pide, que se le abonará una libra esterlina por cabeza, de los primeros quinientos que vengan, siendo agricultores, si tienen los medios de establecerse. Es tambien de suma importancia, conceder los seis pasajes de segunda que pide para la Comision y para todo ello, pido la autorizacion correspondiente.

Dios guarde á V. E.

Justo R. Dillon.

Aprobado, comuníquese.

IRIONDO.

ANEXO E

PUENTES Y CAMINOS

Puentes y Caminos.

Buenos Aires, Setiembre 26 de 1876.

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

Segun prescribe el reglamento interno del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nacion, el Ingeniero Inspector de Puentes y Caminos, debe hacer dos viages por año para su inspeccion y como no es posible que el Inspector dé cumplimiento á lo que dispone el reglamento si solo se limita á viajar continuamente, lo que no puede hacer el Consejo de Obras Públicas, cree conveniente limitar los viajes á uno por año para lo que solicita la autorizacion correspondiente de V. E. de acuerdo con el artículo 10 del reglamento interno.

Siendo conveniente que el Ingeniero Inspector interino, D. Félix Rojas proceda á hacer la inspeccion de algunos caminos y puentes de las Provincias del Norte, aprovechando los meses que aun restan de buena estacion, seria indispensable suministrarle, los que se pueden estimar en cuatrocientos pesos fuertes.

El Señor Ingeniero Rojas desempeña interinamente la Inspeccion de Puentes y Caminos y convendria para el buen servicio, nombrársele en propiedad desde que no se aumentarán los gastos del personal y que en el presupuesto del año próximo se suprime uno de los cuatro Ingenieros

de Secciones que es el empleo para que fué nombrado el Ingeniero Rojas.

Para poder ordenar el viaje á que me refiero, es necesario que disponga V. E. se entregue por Tesoreria la cantidad que dejo mencionada, de cuya inversion se dará cuenta en oportunidad.

Dios guarde á V. E.

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Setiembre 28 de 1876.

Espídase la orden de pago por la cantidad de cuatrocientos pesos fuertes que solicita el Consejo de Obras Públicas.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 18 de 1876.

Autorízase al Departamento de Ingenieros para que poniéndose de acuerdo con el Gobierno de Salta; abra al servicio público el Puente del Pasaje, sin perjuicio de exigir oportunamente del Empresario el fiel cumplimiento de su contrato.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento de Ingenieros.

Buenos Aires, Febrero 5 de 1877.

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

Segun la nota del Señor Presidente del Consejo Ejecutivo de la Municipalidad de Córdoba, de que adjunto copia, no procederá á la reconstruccion del Puente Sarmiento, hasta que no se-reuna el Consejo Deliberativo y acuerde el peaje que debe cobrarse para someterlo á la aprobacion de V. E., de acuerdo con lo dispuesto en nota del 15 de Noviembre ppdo.

Como el Puente Sarmiento sirve esclusivamente á la ciudad de Córdoba, desde que hoy la mayor parte del movimiento comercial de las Provincias del Norte, se hace por el F. C., opino que se puede autorizar á la Municipalidad á cobrar el peaje que crea conveniente con tal que no se cobre peaje alguno á los trasportes por cuenta de la Nacion.

Tomando esta determinacion, la Municipalidad podria inmediatamente proceder á la reconstruccion del Puente y no tendria en que fundarse para no aceptarlo.

Dios guarde á V. E.

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Buenos Aires, Febrero 7 de 1877.

Adóptase como resolucion lo indicado por el Departamento de Ingenieros en la nota precedente, que será transmitida á la Municipalidad de Córdoba con el presente decreto:

Dígase á la Municipalidad que debe manifestar en el

acto de recibir esta nota, si está dispuesta á hacerse cargo del Puente bajo las condiciones indicadas, entrando á ejecutar sin pérdida de un dia los trabajos de reparacion que son urgentes, á fin de que el Gobierno pueda adoptar en caso contrario, la determinacion competente.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Febrero 7 de 1877.

A la Municipalidad de Córdoba.

El Departamento de Ingenieros ha pasado á este Ministerio la nota que en cópia se acompaña con la resolucion en ella recaída.

En virtud de lo que en ella se ordena me dirijo á Vd. á fin de que se sirva manifestar á la brevedad posible si está dispuesta esa Corporacion á hacerse cargo del Puente Sarmiento, bajo las condiciones indicadas en la precitada nota del Departamento, entrando á ejecutar sin pérdida de un dia, los trabajos de reparacion que son urgentes, á fin de que el Gobierno pueda en caso contrario adoptar la determinacion que el caso requiera.

Dios guarde á Vd.

SIMON DE IRIONDO.

ANEXO F

OBRAS PÚBLICAS

Obras Públicas.

Buenos Aires, Enero 23 de 1877.

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

Tengo la satisfaccion de poner en conocimiento de V. E. que, habiendo comunicado D. Estanislao Labourroire que estaban terminadas las obras del Puerto de Santa-Fé, se procedió por este Departamento á inspeccionar y recibir provisoriamente dichas obras, con arreglo á los contratos celebrados en 31 de Marzo y 28 de Julio de 1875.

Los trabajos inspeccionados son: el enrocado á piedra perdida, los terraplenes superiores, revestimiento del talud interior del mismo, empedrado hecho en la parte superior del terraplen, escaleras de acceso á la Plaza del Puerto y la alcantarilla construida para dar desagüe á esta y á las calles adyacentes á la mar. Lo demas de las obras, como se sabe, consisten en un sistema de pilotage y tablestacas etc. que han quedado cubiertas por los terraplenes.

Las obras que se acaban de mencionar las reputa el Consejo bastante bien ejecutadas, y de acuerdo con las instrucciones dadas, tanto al Ingeniero Inspector como al contratista encargado de ejecutarlas.

Durante la ejecucion de las obras, se ha visto la conveniencia de introducir algunas modificaciones en los planos primitivos, son las siguientes: en el revestimiento del

talud interior del terraplen, se ha suprimido la capa de hormigon, haciendo el revestimiento de piedras unidas entre sí con mezcla hidráulica y con las juntas tomadas; el ancho del terraplen en la parte superior se ha hecho de 8.00 metros en vez de 7.00 que indicaban los planos á fin de evitar que el empedrado superior sufriera con los desmoronamientos que podrían producirse en el talud del lado de la Plaza; en vez de los postes amarras, se han colocado once anillos de fierro empotrados en el muro de revestimiento, á una altura de 2.50^m arriba de la cabeza de los pilotes, lo que ofrece mayor seguridad y mejor vista. Finalmente la altura del terraplen se ha reducido de 4.80 á 4.00.

La terminacion Sud de las defensas se han hecho provisoriamente de piedra en seco, á fin de no tener que deshacer nada en el caso de continuar las obras. Las cuatro escaleras de acceso á la Plaza que indicaban los planos primitivos se han reducido á tres.

Con este motivo, saludo á V. E. con toda consideracion.

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Enero 25.

Publíquese.

IRIONDO.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, 31 de Agosto de 1877.

Al Departamento de Ingenieros.

Se hace necesario que el Departamento active las diligencias que le fueron encomendadas para dar solucion al

proyecto del puerto del Rosario y prolongacion hasta el de la línea férrea del Central Argentino. Las condiciones que verbalmente trasmít á Vd. reposan sobre la base de que las obras serian ejecutadas por la Empresa del Ferro Carril Central, bajo la inmediata inspeccion del Departamento de Ingenieros, en la inteligencia de que el Gobierno garantizará el 7 % de interés al capital empleado en ellas.

Hallándose ya muy avanzado el periodo de la sesiones del Honorable Congreso y siendo necesario ocurrir á él para obtener la autorizacion correspondiente, espero que el Departamento pondrá todo su empeño en arreglar definitivamente y á la mayor brevedad, con el Directorio del Ferro Carril Central este importante asunto, elevando en seguida á este Ministerio el resultado de sus diligencias.

Dios guarde á Vd.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 8 de 1877.

Constando de este espediente que la Empresa de Navegacion del rio Bermejo ha recibido la cantidad \$f. 44.571, en efectivo y la de \$f. 250,000 en fondos públicos, sin que haya podido verificarse por ninguna de las reparticiones á cuyo informe se ha pasado este espediente, cual es el estado actual de la navegacion y si la Empresa cumple ó no sus obligaciones con estricta sujecion á su contrato.

No siendo ademas regular que la Nacion siga integrando sumas de tanta consideracion, sin que se garanta la navegabilidad completa del rio, que fué la razon del contrato de su referencia, pase al Departamento de Ingenieros, para que á la brevedad posible comisione uno de sus agentes á fin

de que informe al Ministerio del Interior, acerca del estado de la navegacion del rio Bermejo y garantias de estabilidad que ofrezca, asi como sobre la manera como cumple la Empresa las obligaciones de su contrato.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.
SIMON DE IRIONDO.

En la ciudad de Córdoba á cuatro dias del mes de Octubre del año de mil ochocientos setenta y seis, ante mi Escribano Público de Número é Hipotecas y testigos que al final seran nombrados, compareció por una parte Don Cristobal Giagnoni, natural de Italia y avecindado en esta ciudad, Ingeniero Nacional é Inspector del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, estado casado, de representacion del Consejo de Obras Públicas y á nombre del Gobierno Nacional, como consta de los documentos habilitantes que presentó y que á continuacion se espresan y por la otra Don Augusto Lopez, de estado viudo, mayor de edad y vecino de esta ciudad, á quienes conozco y doy fé. El documento que acredita la personeria del Señor Giagnoni es del tenor siguiente:—«Buenos Aires, Setiembre 11 de 1876.—Señor Don Cristobal Giagnoni, Inspector Nacional.—Por decreto de 18 de Agosto ppdo. que recién se comunicó á este Departamento y de que acompaño cópia, el Consejo de Obras Públicas, ha sido autorizado para nombrar una persona que lo represente en Córdoba y firme en su nombre la escritura pública correspondiente en los términos propuestos por el Señor Lopez en su carta de 16 de Junio ppdo.—El Consejo de Obras Públicas ha resuelto nombrar á Vd. para que lo represente y le envíe la

fórmula segun la cual puede redactarse el contrato, para la construccion de la desviacion de la acequia Lopez y espropiacion de la antigua que cruza el terreno del Taller. Será conveniente que remita á este Departamento, una cópia del contrato con el plano presupuesto, y firmado por el Señor Lopez y Vd. para agregarla al espediente que queda archivado. No ha sido posible obtener ántes de ahora la aprobacion del Gobierno, lo que es de sentirse, pues el espediente fué iniciado y presentado el 26 de Junio ppdo.—Dios guarde á Vd.—Guillermo White—Justo R. Dillon, Secretario.—Buenos Aires, Agosto 18 de 1876 — Visto lo dictaminado por el Departamento de Ingenieros y la urgencia que hay de dar principio á la construccion de los Talleres de Córdoba para el Ferro-Carril á Tucuman, se resuelve aceptar la propuesta del Señor D. Augusto Lopez, que ofrece construir la acequia de que se trata, por la cantidad de diez mil ochocientos treinta y tres pesos fuertes doce centavos (\$ftes. 10,833 12)—Vuelva al Departamento de Ingenieros para que apodere en Córdoba una persona para que firme en representacion suya, la escritura pública correspondiente, en los términos propuestos por el Señor Lopez en su nota de Junio 16 del corriente año—Firmado: Avellaneda—Idem, Simon de Iriondo—Es cópia—Justo R. Dillon, Secretario. Hay un sello.» Concuerta con los documentos de su referencia que devolví al interesado, doy fé. Y espusieron los comparecientes: que habian celebrado un contrato para la desviacion de la acequia que cruza el terreno donado por este último, para los Talleres del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman en la forma siguiente: Art. 1º El Señor Don Augusto Lopez acepta la desviacion de la acéquia que

crucza el terreno donado para los Talleres del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman de acuerdo con el proyecto y plano formulado por el Señor Giagnoni.—Art. 2°—El Señor D. Augusto Lopez se compromete á ejecutar la desviacion de la acequia segun está indicado en el plano por el precio de diez mil ochocientos treinta y tres pesos fuertes doce centavos fuertes (\$fs. 10. 833 12) en que ha sido presupuestada y en señal de conformidad firma el plano y presupuesto declarando que ejecutará la obra bajo su exclusiva responsabilidad y direccion.—Art. 3° Sin perjuicio de lo estipulado en los artículos anteriores D. Augusto Lopez podrá hacer la desviacion de la acequia por donde mas le convenga, siempre que no pase por el terreno cedido para los talleres, y en la parte que la acéquia nueva pase por debajo del trayecto del Ferro-Carril, el Señor Lopez se sujetará completamente en cuanto á la solidéz de la obra, al plano firmado quedando á su arbitrio ensanchar ó enangostar dicha acequia, en el primer caso aumentará tambien la solidez en la obra segun el Gobierno lo juzgue necesario, pero en ningun caso pagará este ni mas ni menos del precio estipulado en el art. 2°.—Art. 4° El Gobierno Nacional entregará al Sr. D. Augusto Lopez ó á su apoderado en Buenos Aires, el Señor D. Vicente Ocampo, dos letras por el valor de \$f. 5416-56, cinco mil cuatrocientos diez y seis pesos fuertes y cincuenta y seis, á 3 meses de plazo desde la fecha de firmarse la escritura. Art. 5° El importe de cada una de las letras será abonado en oro sellado ó su equivalente en papel moneda del Banco de Buenos Aires ó del Banco Nacional.—Art. 6° Una vez pagada la última letra á plazo se considerará espropiada la acequia que crucza el terreno donado para el taller en

toda la estension de este, quedando desde ese momento libre del servicio á que estaba sujeto este terreno, segun la escritura de donacion y pudiendo el Gobierno terraplenar, construir ó hacer lo que mejor convenga de la acequia antigua.—Art. 7° El Señor D. Agustin Lopez hará lo posible por terminar la desviacion de la acequia antes de los seis meses, ó sea al vencimiento de la 2ª letra, quedando entendido que el plazo de tres y seis meses es improrogable y que el Gobierno considerará en propiedad la acequia desde que se haya pagado el Señor Lopez ó su apoderado, no se presente á cobrar las dos letras que dá el Gobierno en pago de la espropiacion de la acequia, este depositará su importe en el Banco Nacional, haciendo notificar al Señor Lopez por medio del Ingeniero Nacional de la Seccion de Córdoba, que se vá á proceder á obstruir la antigua acequia. En cuyo testimonio y leída que les fué se ratificaron en su contenido, firmándola en presencia de los testigos D. Ramon Guerra y D. Ceferino Nuñez, vecinos, mayores de edad á quienes conozco; por ante mí, de que doy fé. Esta escritura sigue á una de venta otorgada por D. Francisco Dillon á favor de D. Tristan Vera, y corre al fóllo 996 vuelta de este registro—Ingeniero Cristóbal Giagnoni, Inspector Nacional—Augusto Lopez—Testigo, Ramon Guerra,—Idem Ceferino Nuñez.—Escribano Público de Número é Hipotecas—Concuerta con su matriz que pasó por ante mí. En fé de ello y á solicitud del Señor Giagnoni, doy esta primer cópia, que sigue y firmo, en Córdoba fecha ut-supra.

Crisólogo Novillo.

Escribano Público de Número é Hipotecas.

(Hay un signo.)

Buenos Aires, Octubre 16 de 1876.

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

Adjunto cópia autorizada del contrato celebrado por el Inspector del Ferro Carril de Córdoba á Tucuman, en representacion del Gobierno Nacional, con D. Augusto Lopez, para la desviacion de la acequia que cruza el terreno destinado para los Talleres del Ferro-Carril á Tucuman, de acuerdo con lo ordenado en el decreto de 18 de Setiembre próximo pasado.

Segun el artículo 4° del contrato adjunto se deben entregar dos letras por el valor de \$f. 5416-56, pagaderas una á tres meses y la otra á seis meses, desde la fecha de firmarse la escritura que fué el 4 del corriente, siendo urgente se proceda á la entrega de las dos letras al Sr. D. Vicente Ocampo, Apoderado del Sr. Lopez, me dirijo á V. E. para que se sirva así ordenarlo á la brevedad posible, debiendo imputarse este gasto á la ley que manda construir el Ferro Carril á Tucuman.

Van anexas á esta nota:

1° Cópia de la escritura de espropiacion de la acequia de D. Augusto Lopez, estendida por el Escribano Novillo.

2° Cópia autorizada del presupuesto para la desviacion de la acequia, aprobada por el Consejo y firmada por el Inspector Sr. Giagnoni y D. Augusto Lopez.

3° Plano de la desviacion de dicha acequia, aprobado por el Consejo y firmado por el Inspector Sr. Giagnoni y D. Augusto Lopez.

Dios guarde á V. E.

Guillermo White.

Justo R. Dillon.

Secretario.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1876.

Espídase la orden correspondiente.

LEGUIZAMON.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 15 de 1877.

Hallándose vacante el puesto del Ingeniero de minas creado por la ley del Presupuesto del corriente año.

El Presidente de la República

DECRETA

Art. 1° Nómbrase Ingeniero de minas á D. Francisco F. San Roman con el sueldo asignado en el inciso 9 item 2° part. 7.

Art. 2° El Consejo de Obras Públicas determinará las atribuciones de este empleado.

Art. 3° Comuníquese, publíquese é insértese en el R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

ANEXO G

EXPOSICIONES

Exposiciones.

EXPOSICION DE FILADELFIA

Delegado del Gobierno Argentino.

Filadelfia, Octubre 11 de 1876.

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

Buenos Aires.

Exmo. Señor:

Confirmando mi nota del 2 de Agosto, que espero habrá llegado á manos de V. E. lo mismo que mis anteriores del 13 y 16 de Mayo y 24 de Julio, tengo la honra de dirigirme hoy otra vez al Señor Ministro.

Intencionalmente he demorado mi correspondencia hasta hoy, pues el 27 del mes pasado tuvo lugar la solemne distribucion de los premios y he esperado de un dia á otro, deseoso de trasmitir á V. E. la lista oficial de los premios que nosotros hemos obtenido; mas como he sabido, que dicha lista no saldrá antes de fin del mes, quizá á principios del otro y comprendiendo perfectamente bien el interes que se debe tomar en el pais para saber cuántos premios hemos conseguido y á quiénes les ha tocado, me apresuro á enviar con esta la primera lista de los premios obtenidos por la República Argentina en la exposicion centenaria de Filadelfia, la cual me permito rogar á V. E. la mande publicar en todos los diarios de la República.

El Señor Ministro verá por esta lista, que hasta hoy hemos conseguido setenta y cuatro premios, y creo que todavía debemos esperar unos seis ú ocho mas, siéndome muy grato felicitar al Gobierno y al pueblo Argentino por el brillante resultado obtenido.

Incluyo otra vez algunos cortes de diarios de este pais, en prueba de que el interes por el nuestro no disminuye, deplorando al propio tiempo que el libro descriptivo de la República no haya llegado á mis manos, obra que me hace una falta sensible, no solo porque se habrian podido vender un buen número de ejemplares, sinó porque este libro contiene datos que me hacen mucha falta, para mi constante propaganda en bien de la República y para completar el éxito de nuestra esposicion, en la cual puede decirse ha sido la primera vez que nuestro pais ha estado dignamente representado con sus ricos é innumerables recursos en el extranjero.

Comprendiendo que uno de los resultados importantes que debemos cosechar de esta esposicion es estrechar las relaciones comerciales de esta y nuestro pais, he tratado de fomentarlos por todos los medios á mi alcance y del interés que se demuestra por parte de los norte-americanos por la República Argentina, provea en breve tiempo un vivo inter-cambio mercantil entre ambos paises, lo que dará por cierto, un giro favorable á nuestro comercio.

Mandaré en breve unas 250 muestras de algodón, fabricados aqui, á la Bolsa de Buenos Aires, que me han sido galantemente proporcionadas por la Sociedad fomentadora de géneros de algodón de los Estados-Unidos. Estas muestras estan acompañadas con todos los pormenores del caso y no dudo que en lo futuro podremos conseguir esta clase

de mercancia mejor y por precios mas equitativos de los Estados-Unidos, como hasta ahora de Europa, hallándose en las mismas circunstancias muchos otros artículos demasiado numerosos para mencionarlos.

No debo cerrar esta nota sin llamar una vez mas la atencion de V. E. sobre el interes y eficaz cooperacion que me ha sido prestada, tanto por su Excelencia el Dr. D. Manuel Garcia despues de su llegada á esta, como por el Señor D. G. Videla Dorna, durante todo el tiempo, digno del mas alto encomio.

Dentro de poco espero poder enviar al Señor Ministro la lista oficial de los premios, y aprovechándome de esta oportunidad, tengo el gusto de ofrecer á V. E. las seguridades de mi mas alta consideracion y estima.

Dios guarde al Señor Ministro.

E. Oldendorff.

Buenos Aires, Diciembre 2 de 1876.

Publíquese.

O. LEGUIZAMON.

Primera lista de premios obtenidos por la República Argentina en la esposicion de Filadelfia.

Expositor, S. A. Lafone Quevedo—Provincia, Catamarca—Producto, cobre.

T. D. Aguilar—San Juan—Coleccion de minerales.

G. A. Treloar—Rioja—Coleccion de minerales.

E. Marcellis—Buenos Aires—Carbon animal.

Augusto Silveira—Buenos Aires—Abono artificial.

Mendez y Keller—Tucuman—Azúcar.

B. A. Gould—Córdoba—Fotografía de grupos de estrellas.

Observatorio Nacional—Córdoba—Fotografía de la luna
Juan Videla—Buenos Aires—Recado.

Christiano Junior—Buenos Aires—Fotografía.

E. Mattaldi—Buenos Aires—Sillas.

Sociedad Rural—Buenos Aires—Anales de la Sociedad,
(nueve volúmenes).

Ministerio de Instrucción Pública—Buenos Aires—Me-
moria de 1874.

Biblioteca Pública—Buenos Aires—Revista de Buenos
Aires.

G. Banis—Santa-Fé—Harina.

Jorge Elia—Buenos Aires—Queso—

J. Iramon—Santa-Fé—Cera.

J. Otero—Buenos Aires—Cera.

D. Cortinez—San Juan—Miel.

M. S. Bagley—Buenos Aires—Galletitas.

V. Beitia y compañía—Santa-Fé—Tabaco.

M. Mendez de Andez—Buenos Aires—Cigarrillos.

A. Lago é hijo—Buenos Aires—Cigarrillos.

Roberano hnos.—Buenos Aires—Frutas conservadas.

Victor Videla—San Luis—Maderas.

C. Echevarria—Santa-Fé—Maderas.

L. Resvagli—Corrientes—Maderas.

Serafin A. Carneiro—Buenos Aires—Sombreros.

Buffeti y Maya—Buenos Aires—Sombreros.

E. Mataldi—Buenos Aires—Baul.

Guensche y Schroeder—Buenos Aires—Baul.

N. Bourgevis—Buenos Aires—Cadenas de pelo.

Cárlos Guerrero—Buenos Aires—Lanas.

- E. Duportal—Buenos Aires—Lanas.
J. B. Hall—Buenos Aires—Lanas.
Jorge Stegman—Buenos Aires—Lanas.
Wilfred Latham—Buenos Aires—Lanas.
Nazar huos.—Buenos Aires—Lanas.
Francisco Chas é hijo—Buenos Aires—Lanas.
República Argentina—Cereales.
Comision provincial—Entre-Rios—Tabaco.
Comision provincial—Chaco—Tabaco.
Comision provincial—Catamarca—Tabaco.
Comision provincial—Córdoba—Talabarteria.
Comision provincial—Tucuman—Talabarteria.
Comision provincial—San Juan—Talabarteria.
Comision provincial—San Luis—Talabarteria.
República Argentina—Maderas, cortezas, etc.
República Argentina—Manufacturas de lana.
Comision provincial—Buenos Aires—Lanas.
Comision provincial—Entre-Rios—Lanas.
F. Madeglin—Santa-Fé—Cerveza.
República Argentina
Eugenio Guerin—Mendoza—Vinos.
N. Ageret—Corrientes—Aguardiente.
F. Alvarez—Rioja—Vinos.
Bonif. Dávila—id—id.
Froilan Muro—Catamarca—id.
L. A. Franco—id—id.
H. Lemaistre—Mendoza—Id.
J. M. Coll—San Juan—Id.
M. S. Bagley—Buenos Aires—Licores.
Pedro Calatroni—id id—id.
José C. Doncel—San Juan—Vino.

Luis Villa—Corrientes—Caña.

Jorge Hanot—Buenos Aires—Agua de azahar y licores

E. Bieker—id id Cerveza.

República Argentina—Botines, suelas y cueros.

Desiderio Ceballos—Salta—Suelas.

Ocampo y Acosta—Córdoba—Suelas.

Santillan hermanos y Ca. —Santiago del Estero—id.

Comision de Andalgalá—Catamarca—Sal de roca.

Universidad—Córdoba—Coleccion geológica.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 4 de 1876.

Al Departamento de Agricultura.

Debiendo hacerse á la brevedad posible la remision á Estados-Unidos y Europa del libro titulado «La República Argentina» se encarga á Vd. se proceda á organizar esa remesa en la forma siguiente:

Al Ministro Argentino en Estados-Unidos, Dr. D. Manuel R. Garcia para ser entregados al Delegado del Gobierno, D. Ernesto Oldendorff en Filadelfia.

1000	ejemplares	de	la	edicion	inglesa	
200	»	»	»	»	española	
200	»	»	»	»	alemana	
100	»	»	»	»	francesa	

A Inglaterra dirigidos al Señor Ministro Argentino Dr. D. Diego de Alvear para que los reparta á la prensa y personas competentes, 100 ejemplares, edicion inglesa.

Al Señor Ministro Argentino en Francia Dr. D. Mariano Balcarce para ser repartidos como los anteriores en Alemania, España, Francia y Suiza.

150	ejemplares	edicion	alemana
150	»	»	francesa
100	»	»	española

Al Cónsul Argentino en Génova D. Eduardo Calvari para ser repartidos á la prensa italiana y personas competentes, 100 ejemplares de la edicion francesa.

El precio del libro en Filadelfia será fijado por el Delegado del Gobierno en esa Esposicion.

Dios guarde á V.

O. Ojeda.

Marzo 9 de 1877.

Al Exmo Señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.

He tenido el honor de recibir la nota de V. E. en la que se sirve adjuntar la del Director del Museo Público de esta capital, haciendo saber que en la Esposicion no ha sido exhibida la obra titulada «Los caballos fósiles de la Pampa Argentina.»

En contestacion debo manifestar á V. E. que el Gobierno deplora que esta obra del Señor Burmeister no haya figurado entre las producciones científicas presentadas para ser premiadas en la Esposicion de Filadelfia, tanto mas cuanto tiene el mas alto aprecio por las obras del autor, que honran la República Argentina y especialmente al antiguo establecimiento que regentea.

Siendo exacta la omision denunciada, habia sido debidamente condenada por el Gobierno sino hubiera hecho renuncia de su comision aquel empleado, quedando así fuera de la jurisdiccion de la autoridad nacional, pero en la próxima exhibicion de Paris tendran especialmente cui-

dado los comisionados argentinos de presentar, con la distincion debida, las obras del Señor Burmeister á fin de que reciban el premio á que son justamente acreedoras.

Dejando así contestada la nota de V. E. me complazco en reiterarle mi consideracion distinguida.

Dios guarde á V. E.

SIMON DE IRIONDO.

DEL CLUB INDUSTRIAL EN 1877.

Buenos Aires, Julio 31 de 1876.

Tomando en consideracion los propósitos de pública utilidad que tiene en vista la asociacion denominada «Club Industrial,» el Gobierno resuelve: conceder el libre porte que solicita para la correspondencia que se trasmita con el sello especial del Club, librando esta concesion tan solo á la correspondencia que tenga por objeto preparar la exposicion Industrial que se proyecta para el 15 de Diciembre próximo, en cuya fecha cesará esta concesion.

Comuníquese y publíquese.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Enero 17 de 1877.

Al Sr. Presidente del Club Industrial.

El Sr. Presidente de la República me ha encargada contestar la nota que Vd. le ha dirigido transcribiéndole las palabras con que saludó la entrada de las autoridades nacionales y provinciales al recinto de la Exposicion.

Al acusar recibo de ella y espresarle en nombre del Sr. Presidente que las palabras transcritas seran oficialmente publicadas con los documentos de su referencia, aprovecho la oportunidad que se me presenta, de manifestar á Vd. la viva satisfaccion que han experimentado tanto el Sr. Presidente como los demas miembros del Gobierno Nacional en presencia de los nobles esfuerzos del «Club Industrial».

La fiesta que Vds. han inaugurado es la demostracion elocuente de la capacidad productora de este pueblo, ante cuyas manifestaciones se retempla la enerjia para el trabajo y recibe nuevos estímulos el espiritu de empresa.

El Sr. Presidente desea que esta pública y espontánea expresion del alto aprecio en que tiene los trabajos de ese Club, sea trasmitida por Vd. á todos sus miembros, en los que se complace en reconocer los abusos activos y perseverantes del progreso argentino.

Asociandome con verdadero placer á estos sentimientos, tengo la satisfaccion de suscribirme del Sr. Presidente del Club, atento y seguro servidor.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Enero 28 de 1877.

Estando acordado por decreto de 5 de Diciembre de 1877, 33 premios nacionales para los espositores que mas se distinguen en la Esposicion del Club Industrial, en esta ciudad y debiendo procederse á la clasificacion de los objetos espuestos.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase una Comision encargada de la clasificacion y distribucion de los premios nacionales acordados

por el Decreto de 5 de Diciembre, debiendo ser formada por los siguientes Señores:

Dr. D. Faustino Sarmiento
Gefe del Departamento de Agricultura
D. Miguel Puigari
» Emilio Landois
» Francisco Carulla
» Angel Estrada

Art. 2º Invítese al Club Industrial para que nombre de su seno otra Comision que se agregará á la que este Decreto establece, á fin de llevar á cabo de acuerdo, su cometido.

Art. 3º La Comision así integrada señalará el dia y forma en que ha de hacerse la distribucion de los premios nacionales, elevando al Ministerio del Interior el informe correspondiente.

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

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Febrero 18 de 1877.

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

Señor Ministro :

El jurado especial creado por el decreto de 28 de Enero próximo pasado me ha encargado de dirigirme á V. E. dándole cuenta del resultado de la comision que se le confirió, rogándole al Señor Ministro se sirva ponerlo en conocimiento del Exmo. Señor Presidente de la República.

El dia 14 del corriente pudieron reunirse las personas

nombradas por el Gobierno y las designadas por el Club Industrial, procediendo todos en seguida al desempeño de su comision, elijiendo Presidente al infrascrito y Secretario al Señor D. Manuel Gache.

Desde el primer momento, atenta la magnitud de la Exposicion Industrial, este jurado comprendió que le seria casi imposible llenar de un modo satisfactorio su cometido con el pequeño número de premios acordados por el Gobierno, cuando aun no se conocian las proporciones que aquella tomaria.

Hecha presente esta dificultad al Exmo. Señor Presidente de la Nacion, se dignó autorizarnos para adjudicar *13 medallas de oro, 52 de plata y 100 de cobre*

Este Jurado, para acordar los premios, creyó que debia, dada la naturaleza de esta Exposicion, preferir los productos de las industrias viables ó planteadas ya en el país, á las obras puramente de arte, consultando tambien la importancia relativa de esas industrias para el país y estimular en lo posible al productor.

Con tal criterio ha hecho la distribucion de los premios en la forma y á los individuos que se espresan en la relacion adjunta.

El Jurado no ha creido deber premiar á las oficinas nacionales que han contribuido con su inteligencia y su trabajo al mejor éxito de la exposicion, pero no puede dejar de recomendar á la consideracion del Superior Gobierno, el celo que han desplegado con aquel objeto: La Capitania Central de puertos, los señores inspectores de agricultura D. Napoleon Burgoa, de San Juan, D. Federico Roibon, de Corrientes, D. José M. Puebla, de Mendoza, Don Manuel M. Fontes, de Entre-Rios (Paraná), D. Luis F.

Thiriot y D. José G. Machado, de la Rioja, como igualmente la Municipalidad de Mercedes (Provincia de Buenos Aires) y los Señores Francisco San Roman, de Catamarca, Don Juan M. Leguizamon, de Salta y D. Nicolas Lowe de Buenos Aires.

La Comision recomienda calurosamente á la consideracion de V. E. la conducta del Departamento de Agricultura, que desde el dia en que se inició la exposicion le ha prestado los mas activos é importantes servicios, pudiendo decir que la presencia de los numerosos y valiosos objetos enviados por las provincias del litoral y del interior se deben á su iniciativa. Con la conciencia de haber procedido con arreglo á la mas estricta justicia, este Jurado espera que el Superior Gobierno se dignará aprobar su procedimiento.

Dejando cumplido el encargado del Jurado, tengo el honor de saludar al Señor Ministro con mi consideracion distinguida.

EMILIO LANDOIS.

Manuel Gache,

Secretario.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 19 de 1877.

Apruébase el procedimiento observado por la Comision Especial creada por Decreto de 28 de Enero próximo pasado, de que dá cuenta en la presente nota.

Espídanse los diplomas correspondientes, de conformidad con la lista adjunta de premios acordados, y dénese las gracias á la Comision, espresándole que el Gobierno agradece sus buenos servicios, así como el celo con que ha

sido secundada por las oficinas y empleados que nombra.
Publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

RELACION DE LOS PREMIOS ACORDADOS POR EL EXMO. GOBIERNO DE LA NACION Á LOS INDUSTRIALES QUE SE HAN DISTINGUIDO EN LA PRIMERA EXPOSICION INDUSTRIAL ARGENTINA Y LOS CUALES HAN SIDO ADJUDICADOS POR EL JURADO ESPECIAL NOMBRADO POR EL SUPERIOR GOBIERNO Y POR EL CLUB INDUSTRIAL.

Medalla de oro.

La sociedad Estancia de Uzno—Por el número é importancia de los objetos que ha expuesto.

Samuel H. Lafone y Quevedo—Por sus minerales de cobre y elaboracion de los mismos.

Felipe Schwarz — Por su motor á vapor y demas máquinas.

S. Zamboni é hijos—Por sus limas y demas productos de su establecimiento de herreria.

A. Maveroff—Por sus manufacturas de plomo y estaño.

A. Figueroa, Molas y Ca.—Por sus vinos.

E. Biekert—Por sus cervezas.

La Sociedad Rural del Rio de la Plata—Por sus tejidos de lana.

José Daumas—Por el cultivo y elaboracion del tabaco.

Pedro Jurgeusen—Por sus muebles.

Pedro Curuchet—Por sus pieles curtidas.

Bletcher y Ca.—Por idem idem.

Medalla de plata.

Cárlos Clark—Por la variedad é importancia de los productos que ha expuesto.

Vicente Peluffo—Por id. id. id.

Cárlos Fava—Por id. id. id.

E. Marti—Por sus cerraduras y herrajes.

Luis Gimenez—Por sus artefactos de hojalateria.

Enrique Briebach—Por sus estampados en zinc.

Biancheti hermanos y Bonifacio—Por sus balanzas.

Luis Delanouse—Por sus carruajes contruidos con materias primas del país.

Cárlos Schnochel—Por sus plateados y artículos para carruajes.

G. Sturm—Por sus trabajos de alfareria.

Francisco Cordero—Por sus vinos.

C. Westermayer—Por su cerveza negra.

Antonio Lagomarsino—Por su cerveza.

Balardi, Daneri y Blanzasco—Por id.

Casa de huérfanas de la Merced—Por los trabajos que ha expuesto.

Pedro Bersetchs—Por galletitas.

M. S. Bagley—Por id.

Pedro Seminario—Por su chocolate.

Serafin Carneiro—Por sus fieltros y sombreros.

La Union de los Obreros Italianos—Por los trabajos presentados por las niñas de su escuela gratuita.

Melchor Belestrina—Por su municion argentina.

Demarchi hnos. y compañía—Por sus extractos fluidos.

J. A. Aubry—Por sus barnices.

La Imprenta de LA REPÚBLICA—Por su fundicion de tipos de Imprenta é impresiones.

Jacobo Peuser—Por sus rayados de libros de comercio y encuadernaciones.

La Municipalidad de Gualeguaychú—Por su variada é importante coleccion de objetos.

Don N. Villar—Por su café.

Parque Nacional de Artilleria—Por sus diversos trabajos.

Martin Biedma—Por sus impresiones.

Pablo E. Coni—Por id.

G. Kraff—Por sus litografías.

A. Bellezza—Por sus instrumentos de cirujía.

Santiago Laborde—Por sus quesos.

Juan Gautier—Por su cabulleria.

F. Second—Por sus máquinas de coser.

Miguel Oneto—Por sus fideos.

Guerri y Lamas—Por su almidon de trigo.

Angel P. Batini—Por sus suelas impermeables.

Juan Videla—Por su talabarteria.

Bartoli y Diaz—Por sus quesos y azúcar de leche.

Miguel Desplats—Por su escalera de caracol.

Emilio Landois—Por sus trabajos de carpinteria mecánica.

Juan Pozzoli—Por sus trabajos de mimbre.

Luis Gamba—Por sus mosaicos de madera.

Herman Schmeit—Por sus muebles.

Emilio Halitzki—Por sus foto-litografias.

E. Giusti y compañía—Por su aguardiente de maiz.

Santiago Robin—Por sus trabajos de talabarteria.

Eugenio Mattaldi—Por id. id.

E. Marcelis—Por su negro animal.

Francisco Carulla—Por sus trabajos de fundicion.

Miguel Casal—Por sus cueros y lanas lavadas.

Medalla de cobre:

- P. Mansoullet—Por su tina de zinc con adornos de bronce, para baño.
- Federico Schmiel—Por su brasero de fierro.
- José Rafo—Por su fundicion de campana.
- Luis Scillan—Por sus letras de relieve.
- Rafael Ferrari—Por sus trabajos de lata.
- G. Fehling—Por sus carruajes.
- Directorio del F. C. del O. (Buenos Aires)—Por su wagon de pasajeros de 2ª clase.
- Pedro Crohose—Por sus ejes de fierro.
- Juan Sauvrevie—Id. id. trabajos de alfareria.
- B. Honore—Por id. id.
- Pedro Bernini—Por sus piedras labradas.
- Luis Serrano—Por sus cales.
- Miguel Welsh—Por id. id.
- José Fradera—Por sus trabajos en vidrio, hechos al soplete.
- Francisco Bordoní.—Por su fabricacion de vidrio.
- Secon y Mejía—Por sus aceites.
- Galli hermanos—Por su aceite de lino.
- N. B. Vigourouc—Por la variedad é importancia de los objetos que ha expuesto.
- J. Pla y compañía—Por su licor de anis.
- Agustin Comastri—Por su vino.
- Castro Munita—Por id.
- Allamandola, Pittaluga y compañía—Por su vinagre.
- George Anod—Por su agua de azahar.
- Alejandro Cursimauld—Por su vino.
- Telésforo B. Sanchez—Por su coñac.
- Abrahan Quiroga—Por su aguardiente anisado.

- Constanza Buigoa—Por su vinagre.
Maradona—Por su vino y coñac.
S. Civit—Por su vino.
Estanislao Pelliza—Por id.
Roverano hermanos—Por sus productos de confitería.
Alfonso Godet—Por id.
N. Lerroux—Por su chocolate.
Balbina de Carneiro—Por sus sombreros de señora,
plumas y flores con materias primas del país.
Führsen y Lange—Por sus sombreros.
A. Moine—Por sus productos químicos y farmacéuticos.
L. Rango—Por su perfumería.
Viriet y compañía—Por id.
Cárlos Burnell—Por su abono artificial.
N. Zolezzi—Por su rapé.
A. Freund—Por sus cigarros de hoja de tabaco de
Tucuman.
Arturo Gaillard—Por su pintura industrial.
Marius Capdeville—Por id. id.
Blancheraux—Por sus plateados.
Francisco Aguilar—Por sus minerales.
Cornejo—Por su café.
Rafaela Guilleruelo—Por sus minerales.
Conrado Torres—Por sus aparatos eléctricos.
Augusto Pech—Por sus litografías.
H. Simon—Por id. id.
Chasseaux—Por sus fajas abdominales.
G. Lacour—Por sus aparatos ortopédicos.
Victor Vazquez—Por sus modelos anatómicos.
J. David—Por su caballería.
C. Ramayon—Por sus sogas de cuero.

Bettinguer—Por su bomba «La Universal» [para riego de jardines.

S. N. Torres—Por su cabulleria.

F. Moreno—Por sus fideos.

Comisaria de Guerra y Marina—Por sus confecciones de vestuario para el ejército.

P. Cuq—Por su calzado higiénico.

Federico Merten—Por su calzado.

Clemente Radé—Por sus armazones para sillas de montar.

R. Darrac—Por sus sillas de montar.

Günstsche y Schroeder—Por sus balijas de suela y tabarteria.

Establecimiento Los Tapiales—Por sus quesos y manteca.

Alejandro Danl—Por sus salazones y embuchados.

Luis Bertolletti—Por id. id.

Fortunato Rufalmi—Por jabon jaspeado.

J. Sandrot—Por sus trabajos de cemento.

A. Lefèvre—Por su kiosco.

Antonio Galli—Por sus trabajos de mimbres.

Juan Bacavo—Por sus muebles.

Miguel Samberan—Por su torneria.

Antonio Brigante—Por sus tallados en madera.

Gregorio Santillan—Por sus suelas y pieles curtidas.

Menière herms—Por sus galerias y marcos de madera.

Arturo de la Serna y Luis Aldao—Por sus mosaicos de piedra.

Municipalidad de Córdoba—Por sus mármoles.

Alberto Poggi—Por su órgano perfeccionado.

Bate y Compañia—Por su calzado para tropa.

A. J. Badaraco—Por sus tabacos.

S. Mussolino—Por sus tallados en maderas del país.

Roldan y Lanus—Por sus instrumentos agrícolas.

Christiano Junior—Por sus aplicaciones de la fotografía á la industria.

B. Loudet—Por sus fotografías.

Nicolas Grondona—Por sus mapas geográficos.

Rafael Hernandez—Por su plano catastral.

A. Chalier—Por su mapa de la República Argentina dibujado á mano.

Bautista Barrolo—Por sus cueros curtidos.

Clemente Basabilbaso—Por su informe sobre el Departamento de Gualeguaychú y censo de poblacion.

Fidel Lopez—Por sus minerales de cobre y muestras de carbon de piedra.

La Comision Industrial del Paraná—Por la coleceion de objetos que ha expuesto.

Francisco Nuñez—Por sus guitarras.

Pascual Sarafo—Por su violin.

H. M. Quepold—Por sus pianos.

José A. Medina—Por id. id.

G. Storni—Por muebles.

J. Bonnacarrére y hermano—Por sus cercos económicos.

Ader—Por sus muebles.

Blanchard y compañía—Por sus piedras de molino trabajadas en el pais.

RESÚMEN

Medallas de oro	13
Idem plata	52
Idem cobre	100

Buenos Aires, Febrero 18 de 1877.

EMILIO LANDOIS
Manuel Gache.
Secretario.

De Paris, para 1878

Buenos Aires, Octubre 31 de 1876.

Al Sr. Delegado de la Esposicion en Filadelfia, D. Ernesto Oldendorff.

Se adjunta á Vd. la ley que ha sido promulgada recientemente por el Gobierno, mandando que se transporte á Paris, una vez cerrada la Esposicion de Filadelfia, todos los objetos que han sido espuestos en esa ciudad. Este Ministerio se apresura á comunicar á Vd. esa resolucion á fin de que se encargue del arreglo y embalaje de los objetos y de su despacho á Paris, á la orden del Sr. Ministro D. Mariano Balcarce.

Como la ley ha votado tan solo la cantidad de 10,000 \$f. para el transporte de los objetos que se hallan en Filadelfia, así como para la reunion y remision de los que faltan para completar la Esposicion Argentina en Paris, se hace indispensable que Vd. se limite á lo estrictamente necesario para pagar el transporte de Filadelfia á Paris y comunique á este Ministerio la cantidad á que asciendan estos gastos.

Saludo á Vd. con este motivo atentamente.

SIMON DE IRIONDO.

A N E X O H

V A R I O S

Repatriacion de los restos del General San Martin

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Abril 11 de 1877.

Hallándose instaladas en varias provincias las comisiones que sus Gobiernos han nombrado para recolectar las suscripciones populares que han de constituir el fondo destinado á cubrir los gastos de traslacion de los restos del General D. José de San Martin y creccion del monumento que ha de guardarlos ; habiéndose organizado ya diversas asociaciones con el mismo objeto y suscritose particularmente numerosas personas ; siendo por lo tanto necesario el nombramiento de una Comision Central que concentre y administre los fondos que se reunan :

El Presidente de la República —

DECRETA

Art. 1° Nómbrase para formar la Comision Central á los señores :

Vice-Presidente de la Nacion, D. Mariano Acosta.

Presidente de la Cámara de Diputados de la Nacion, D. Felix Frias.

Presidente de la Corte Suprema de Justicia, Dr. D. Salvador del Carril.

Vice-Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Dr. D. Luis Saenz Peña.

General D. Martin de Gainza.

General D. Julio de Vedia.

Presidente de la Cámara de Diputados de la Provincia,
D. Ricardo Lavalle.

Presidente de la Municipalidad de Buenos Aires,
D. Enrique Perisena.

Vocal de la Corte Suprema Provincial, Dr. D. Manuel
M. Escalada.

Dr. D. Antonio Malaver.

Dr. D. Manuel A. Montes de Oca.

Art. 2° Nómbrase Secretarios de la Comision al Señor
D. Cárlos M. Saravia, Secretario del Senado de la Na-
cion, y al Dr. D. Aurelio Prado y Rojas, Secretario de la
Corte Suprema de la Provincia.

Art. 3° Esta Comision funcionará en la ciudad de
Buenos Aires y á ella deberan dirigirse todas las demas
que se hayan formado y formen en adelante en la Repú-
blica, con el objeto indicado; así como los particulares
que deseen individualmente suscribirse. Recibirá los fon-
dos prevenientes de dichas suscripciones y correrá con su
inversion. Proveerá de la manera que juzgue mas con-
veniente á la traslacion de los restos del General San
Martin á la República y determinará lo conveniente á la
ereccion del monumento fúnebre en la Catedral de Buenos
Aires, entendiéndose directamente á este fin con las auto-
ridades respectivas.

Art. 4° Por el Ministerio del Interior se comunicará á
los Gobiernos de Provincia este Decreto.

Art. 5° Publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

S. DE IRIONDO.

Gobierno del Chaco

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 8 de 1876.

Debiendo tomarse posesion de la isla del «Cerrito» con arreglo al tratado de 3 de Febrero último, y para los objetos indicados en la nota del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Presidente de la República

DECRETA :

Art. 1° El Sr. Gobernador del Chaco procederá á tomar posesion de la Isla y á colocar en ella como autoridad inmediata á uno de sus empleados.

Art 2° Este, asociado al empleado que nombre la Legacion del Brasil, levantará un inventario de los objetos que existen en la Isla pertenecientes al Gobierno Imperial y hará estimacion, debiendo informar el Gobernador del Chaco á este Ministerio, sobre la necesidad ó utilidad de su adquisicion.

Art. 3° Comuníquese á quienes corresponda, publíquese y dése al R. N,

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 27 de 1876.

Hallándose vacante el puesto de Gobernador del Chaco
El Presidente de la República

DECRETA :

Art. 1° Nómbrase Gobernador del Chaco al Teniente Coronel D. Pantaleon Gomez, á contar desde el 1° de Enero próximo.

Art. 2° El actual secretario encargado interinamente de la gobernacion del Chaco hará entrega al Gobernador nombrado del archivo y demas pertenencias de ella.

Art. 3° Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Reglamento provisorio de la oficina de cargas de fábrica y de comercio

Art. 1° La oficina estará abierta todos los dias hábiles desde las 11 a. m. hasta las 4 p. m.

Art. 2° Ningun empleado de la oficina podrá constituirse en apoderado ó agente de un solicitante de certificado de marca, y en caso lo haga, el Gefe deberá dar cuenta al Ministro del Interior, quien destituirá al empleado una vez probado el hecho.

Art. 3° La oficina no podrá constituirse para con los particulares en espositora de la Ley que le rige, en dar conocimiento, ya sea que la averiguacion, sea por escrito ó de palabra, sobre si alguna persona ha presentado solicitud ó cualquier otro escrito, debiendo limitarse los empleados á poner á disposicion de los interesados los siguientes documentos: Ley del Congreso y documentos del Gobierno sobre marcas de fábrica y de comercio, las descripciones y dibujos de los certificados espedidos, los informes trimestrales y demas folletos de que se disponga en la oficina sobre marcas de fábrica.

Art. 4° Cuando un apoderado haya presentado á la oficina, un poder especial en forma, que lo acredite como tal, este, luego de tomar razon del documento no podrá

entenderse con el poderdante á no ser, que este reboque el poder. Cuando un solicitante de certificado de marca, antes de concederse esta, transfiera su derecho á otra persona, la oficina se entenderá directamente con el que presente los documentos que lo acrediten como propietario de la marca.

Art. 5° Las solicitudes y descripciones deberan ser escritas en letra clara é inteligible, salvándose cualquier error ó enmendatura al final y en el cuerpo mismo del documento, quedando asi garantidas las enmendaturas por la firma del peticionario.

Las solicitudes así como las descripciones seran estendidas en el papel sellado ordinario. En todos estos documentos se observará la formula que es de practica en los documento públicos dejando un margen del lado izquierdo del pliego de la tercera parte del ancho.

Art. 6° Los dibujos seran hechos uno en papel de hilo ó algodón pegado en tela y el otro en papel vegetal ó de género delgado, de modo que sea fácil doblar, ambos seran sellados con el sello correspondiente. El dibujo en papel de género ó vegetal, con una de las descripciones escritas formará un expediente con el certificado y será entregado al interesado.

El otro dibujo se archivará en la oficina con la solicitud, descripcion, etc.

Art. 7° Los testimonios de poderes que se presenten en la Oficina deben ser estendidos de acuerdo con la Ley de papel sellado.

Art. 8° Toda persona que desee obtener un certificado marca presentará una solicitud de acuerdo con lo estipu-

lado en el art. 13 de la Ley y de los artículos 5° y 6° de este reglamento.

Art. 9° Si la solicitud presentada está en la forma y condiciones que exige la ley y este reglamento, se procederá á labrar una acta segun lo dispone el artículo 14 de la Ley.

10. El certificado de marca será estendido en la forma que indica el artículo 16 de la Ley en papel sellado, una vez que se halla dado cumplimiento á lo que estipula la Ley.

Art. 11. El Gefe de la Oficina de marcas remitirá á los Administradores de Correos de todas las capitales de Provincia, un libro en que se estenderá el acta de todas las solicitudes que se presenten pidiendo certificado de marca y siempre que los interesados las presenten en la forma y condiciones que prescribe la ley.

Art. 12. Los libros que se manden á los Administradores de Correos, así como el de la Oficina de marcas seran firmados por el Ministro del Interior como lo dispone la Ley.

Art. 13. Los Administradores de Correos remitiran inmediatamente de recibir la solicitud al Gefe de la Oficina de marcas una cópia autorizada del acta, la solicitud con las descripciones, dibujos y la constancia de haber oblado la cantidad que exige la Ley, sin cuyo requisito no será despachada.

Art. 14. El Gefe de la Oficina siempre que reciba una solicitud enviada por un Administrador de Correos, estenderá una acta en el libro correspondiente, en el que se copiará lo que remita el Administrador y contestará acusando recibo del espediente que haya recibido, remitiéndole

despues el certificado si se concede, ó la denegacion para que se comuniqué al interesado.

Art. 15. Llenados estos requisitos se entregará al interesado el certificado de marca, cumpliendo al mismo tiempo con las demas prescripciones de la Ley.

[Buenos Aires, Setiembre 9 de 1876.

En virtud de lo espuesto por el Departamento de Ingenieros, apruébase el reglamento adjunto de la Oficina de marcas de fábrica y de comercio. Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Buenos Aires, Setiembre 11 de 1876.

En virtud de lo espuesto por el Departamento de Ingenieros, autorizasele á invertir la suma de \$fs. 700 del producto de las patentes de Invencion que conceda, en la compra de armarios para la colocacion de la coleccion de las Patentes de Invencion concedidas en Inglaterra, debiendo rendir cuenta de su inversion en oportunidad.

Dirijase nota al Ministerio de Justicia, Culto é Instruccion Pública y á la Biblioteca Nacional para que entregue al Departamento de Ingenieros los volúmenes de la citada coleccion y los libros sobre Patentes é Ingeniería, que esta última recibió de la Oficina de Patentes de Invencion.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 12 de 1877.

De conformidad á lo dictaminado por el Procurador del Tesoro, se reconoce á los Señores Ortiz y C^a. los derechos que pueden corresponderles en virtud de la denuncia que precede de 14 de Junio ppdo., debiendo practicarse por ellos los estudios indicados por el Departamento de Ingenieros y someterlos á la aprobacion del Gobierno.

AVELLANEDA.

SIMON DE IRIONDO.

LAUDO

Final de la Comisión Arbitral del Ferro-Carril Central Norte.

En la ciudad de Buenos Aires á los 29 dias del mes de Agosto de 1877, reunidos los vocales del Tribunal Arbitral, Dr. D. Saturnino M. Laspiur, Ministro de la Corte Suprema de Justicia de la Nacion, Dr. D. Teofilo Garcia, Senador al Congreso Nacional, D. Cárlos Stegmann, Inspector de Ferro-Carriles de la Provincia de Buenos Aires y D. Ignacio Firmat, Ingeniero, estando ausente el Dr. D. Simon de Iriondo, Ministro del Interior, quien sin embargo habia estado presente y tomado parte en las resoluciones de cada una de las cuestiones sometidas, excepto en la última; procedieron á formular el laudo comprensivo de todas ellas en los términos siguientes:

Primera cuestion

Reclamacion de la Empresa de pesos fuertes cinco mil doscientos diez y nueve con veinte y ocho centavos, como importe de un estanque en la Estacion de Tucuman (Espe-diente número 550) se resolvió, por comun acuerdo del Departamento de Ingenieros y de la Empresa, aceptar el cobro que hacia la Empresa con una rebaja de mil pesos fuertes.

Segunda cuestion

Sobre presupuesto de 14 puentes en rios y arroyos de la 4ª seccion, considerados como obras adicionales. (Espe-

diente número 573). Habiendo surgido 14 puntos de divergencia sobre esta cuestion, se resolvió: 1° que, el laudo de Tucuman prescribe que la comision de cinco y medio por ciento, debia recaer sobre el importe de factura y demas allí especificados, con escepcion de los fletes, y que por consiguiente debia escluirse la comision que la Empresa cargaba sobre los fletes. 2° que, con arreglo al mismo laudo debia pagársele á la Empresa lo que comprobase ante la Contaduría haber ella pagado por transporte al Férro-Carril Central. 3° que, se pague á la Empresa siete pesos fuertes por la descaga de cada wagon de diez toneladas argentinas, conforme con lo dispuesto en la parte final del laudo de Tucuman. 4° Respecto del flete sobre la via de Córdoba, que se procediese conforme á los presupuestos de la Empresa, determinados por la parte final del laudo de Tucuman, debiendo ser comprobado en la Contaduría. 5° Sobre acarreo en carros, que, estando la comprobacion ya prescrita por el laudo de Tucuman, se dispuso se estuviese á él; y en la parte referente al flete que se cobraba por el transporte del Rio Colorado al de Simoca, no se hacia lugar por injustificado y sin fundamento 6° (Anillos para las columnas chicas) que, teniendo en consideracion que por el contrato de construccion el Ingeniero Inspector debe resolver por sí é inmediatamente, las consultas que se le hagan por la Empresa, como las dificultades que se presenten en la ejecucion de los trabajos, y que esto no se ha hecho; y siendo á juicio del Tribunal útiles y convenientes los anillos de que se trata, para la mayor consistencia de las columnas, debian en equidad ordenar su pago.

Pero siendo estos anillos de menor dimension que aque-

llos de que habla el laudo de Tucuman, se fijaba el precio de 10 \$f. por cada uno. 7° (Cortar columnas) que, se pagase el precio de trece pesos fuertes veinte y cinco centavos, solo por la cortadura y arreglo de cada capitel; no haciéndose lugar al reclamo por la cortadura aislada de columna. 8° No hacer lugar al cobro del relleno de arena. 9° que, no ha lugar á reclamo por los estribos provisionales hechos con durmientes, porque habiendo sido aprobado por el Departamento de Ingenieros un sistema de caballetes que sirvieran de estribo á estos puentes, mientras venian las columnas de fierro que debian colocarse, y habiendo tenido lugar esta aprobacion antes de la colocacion de los puentes, la Empresa, desautorizadamente habia sustituido los caballetes con estribos de durmientes, que si bien permitian el pasaje de máquinas y wagoes, esponian á los puentes á ser llevados por las crecientes— 10 (Via permanente en los puentes) No abonar á la Empresa todo lo que cobra por la estencion que está presupuestada, pero sí el exceso de longitud adicional á uno y medio pesos fuertes por metro corrido.—11. (Pintura) que, se pagase un 50% sobre el precio que cobraba la Empresa.—12. Pagar ciento cincuenta metros cúbicos y setenta y dos centímetros de concreto para los puentes Rio Seco, Gastona, Medina, Colorado y Graneros.—13. (Movimiento de tierra) que no habia lugar al reclamo de la Empresa —14. Que se abonase el cobro que hacia la Empresa por rotura de columnas por la sola consideracion de que, materiales aprobados, de buena calidad y recibidos á satisfaccion, siempre estan espuestos á roturas en la colocacion.

Tercera cuestion

Presupuesto de viaductos de madera números 1, 2, 3 y 4 (Espediente número 571). Se resolvió: que, se abonen los durmientes de madera tal como las carga la Empresa, deduciendo, de ellos el valor de igual número de los de la vía ordinaria.—2°. Que, se suprima la partida por colocacion de rieles y durmientes, en la forma que la presenta la Empresa, por estar comprendida la de los durmientes en el precio general del tipo; debiéndose pagar la colocacion de rieles con arreglo á los precios del presupuesto general.—3°. Que no ha lugar al abono de los estribos provisorios, por los fundamentos de la resolucion novena sobre puentes.—4°. Que, se abone la pintura en la cantidad que carga la Empresa. 5°. Que, sobre el cimientto del concreto que la Empresa ha puesto en lugar del de cascote, que no se abone el precio que carga de 15 \$ftes. por metro cúbico, sinó el de \$ftes. 10.70 centavos y esto teniendo en consideracion que el concreto de cal, arena y cascote consulta mejor la solidez y consistencia de la obra, mucho mas si en la parte en que se efectuó la sustitucion, el terreno era de mala calidad, como se espresa; y por último por la consideracion de que la Empresa no obtenia mayor ganancia en este caso.—6°. (Escavaciones). Pagar únicamente el cubage necesario para colocacion del concreto á razon de sesenta centavos fuertes por metro cúbico.

Cuarta cuestion

Presupuesto de viaductos de madera en Aguablanca, Arroyo Luna, Arroyo Sandoval, Laguna del Kilómetro 491, Arroyo Peligro, Simoca Norte, Valderrama, Mon-

teagudo, etc.—(Espediente número 574) se resolvió: Para todos los viaductos con escepcion del de Rio Colorado, 1° Que se abonen los durmientes de madera tal como los carga la Empresa, deduciendo de ellos el valor de igual número de los de la vía ordinaria.—2° Que la madera de pino de tea se abone al precio de sesenta y seis \$ftes. el metro cúbico puesto al pié de obra.—3° Que por la mano de obra de los viaductos, se abone en las cantidades siguientes: Aguablanca \$fts. doscientos setenta y dos, Arroyo Luna, \$ftes. cuatrocientos veinte y cinco, Sandoval, trescientos setenta, Laguna del Kilómetro 491, \$fts. trescientos treinta y dos, Arroyo Peligro, \$ftes. ciento noventa y siete, Simoca Norte, \$fts. cuatrocientos diez y nueve, Valderrama, \$ftes. seiscientos veinte y cuatro, Monteagudo \$ftes. mil ciento veinte y nueve.—4° Que se suprima la partida «por colocacion de rieles y durmientes» en la forma que la presenta la Empresa, por estar comprendida, la de los durmientes en el precio general del tipo, debiéndose pagar la colocacion de rieles con arreglo á los precios del presupuesto general.—5° Que se suprima la partida «Transporte, carga y descarga de materiales» por hallarse comprendida en los precios fijados para estos que han sido calculados puestos á pié de obra.—6° Que se abone por pintura, lo que fija la Empresa.—7° Que se suprima la partida de imprevistos, que siendo aceptable tan solo por la mano de obra, ha sido comprendida ya en los totales fijados por este Consejo.

Quinta cuestion

Presupuesto sobre viaducto del Rio Colorado. Se resolvió: no hacer lugar al pago del viaducto al Sur del Rio

Colorado, por haber sido ejecutado contra órdenes espresas del Ingeniero Inspector, y por consecuencia contra lo espresamente estipulado en el contrato de construccion, y no habiendo tampoco demostrado la Empresa las ventajas de esta obra, mientras que el Departamento de Ingenieros sostiene su inconveniencia y los peligros que presenta para la seguridad de la vía.

Sesta cuestion

Presupuesto de Galpon para Carpinteria, Bodega y coches en la Estacion de Tucuman (Espediente número 640) se resolvió: 1° Que el precio de los hierros, flete, comisiones en Inglaterra y Rosario, carga y descarga en este punto, transporte en el Central, acarreo en Córdoba y demas gastos, se pague en la misma forma que lo dispuesto para los puentes en este mismo laudo. 2° Que por el transporte de los materiales de Córdoba a Tucuman se abone á la Empresa el precio de veinte y cinco \$fts. por tonelada de peso efectivo. 3° Que por la madera para sostener la canal horizontal sobre la pared medianera, se abone á la Empresa lo que marca el presupuesto del Departamento de Ingenieros, en consideracion á que corresponde á la parte de la armadura en cuestion, habiendo abonado ya la otra parte en la armadura del Anden. 4° Que no se hace lugar al reclamo de la Empresa sobre el abono de la colocacion de la canal de fierro horizontal sobre el muro Oeste, en atencion á que debe considerarse comprendida en la armadura general, pues no ha sido necesario modificarla como la que va sobre el muro medianero. 5° Que para el cálculo del número de tejas del techo, se tome como base la cifra de catorce tejas por metro cuadra-

do. 6° Que se abone á la Empresa el transporte de las tejas de Córdoba á Tucuman, á razon de 40 \$ fts. por millar, segun determina el laudo de Tucuman. 7° Que las tejas de caballete se abonen á razon de un peso fuerte por metro corrido. 8° Que, por la madera para los piés de las tijeras, inclusa la mano de obra, se abone en total la cantidad de treinta y cinco pesos con sesenta y cinco centavos fuertes. 9° Que por pintura y trabajos extras se abone la cantidad total de doscientos cuarenta y cuatro pesos fuertes. 10° Que el 5 % de imprevistos debe abonarse sobre el presupuesto total despues de deducirse de él, el costo de la armadura ya situada en Tucuman.

Séptima cuestion

Presupuesto sobre el techo del andén de la estacion Tucuman (Espediente N° 1384) Se resolvió 1° que el precio de los hierros, flete, comision en Inglaterra y Rosario, carga y descarga en este punto, transporte en el Central, acarreo en Córdoba y demas gastos se pague en la misma forma que lo dispuesto para los puentes en este mismo laudo.—2° Que por el transporte de Córdoba á Tucuman de los materiales, se abone á la Empresa el precio de pesos fuertes 25 por tonelada de peso efectivo.—3° Que por los tablones para descansar las tijeras, se abone la cantidad total de \$ftes. 24.—4° Que por pintura y demas trabajos extras, se abone la cantidad total de \$ftes. 250.—5° Que para el cálculo del número de tejas del techo se tome como base la cifra de 14 tejas por metro cuadrado.—6° Que las tejas de caballete se abonen á razon de \$ftes. 1 por metro corrido.—7° Que respecto del cubaje de los frontones de la armadura se abone lo que determinen los planos.—

8° Que se abonen 53 \$ftes. por las demas obras adicionales hechas en los frontones.—9° Que por la madera para canales de zinc, inclusa la colocacion y mano de obra, se pague la cantidad total de ochenta y ocho pesos veinte centavos fuertes.—10. Que el 5 % de imprevistos debe abonarse sobre el presupuesto total, despues de deducirse de él el costo de la armadura ya situada en Tucuman.

Octava cuestion

Sobre tasa de interes reclamado por la Empresa (Especiente N° 549) se resolvió que se haga la liquidacion como dice la Contaduria al 12 %, conforme está resuelto por el laudo de Tucuman.

Novena cuestion

Reclamacion de la Empresa sobre devolucion de exceso de bonos recibidos con arreglo al contrato y correspondiente pago en efectivo (Especiente N° 178). Se resolvió que no podia abrirse nuevo juicio sobre la forma de pago respecto de las tres primeras secciones de la via, ya recibidas y liquidadas, ni sobre precios aceptados de comun acuerdo por las partes ó ya determinados por el Tribunal: que las obras adicionales cuyos precios no se encuentren ya fijados en el laudo de Tucuman y sobre las que surja cuestion, deben pagarse en la forma establecida por el artículo 51 del contrato: que debe hacerse por equidad en esas obras un aumento, como lo ha hecho ya el Tribunal en las que fueron apreciadas en el laudo de Tucuman y en laudos posteriores, pero que ese aun solo debe ser en la proporcion de un veinte y cinco por ciento.

Décima cuestion

Reclamo del Departamento de Ingenieros á la Empresa sobre deterioro de Locomotoras, (Espediente número 676). Se resolvió: que, habiendo la Empresa usado un mayor número de máquinas y wagones en la construccion de la línea, que las que le acordaba el artículo 56 del contrato de construccion y siendo difícil y tal vez imposible determinar dicho tren rodante, se debia por lo menos aceptar que las máquinas números uno al cuatro, y los wagones números uno al ochenta, (encontrándose en estos últimos los números 40, 47, 50, 78 y 80 equivocados) han sido á lo menos los empleados en la construccion, siendo estos los primeros que llegaron al país, y que se encontraban en servicio de la Empresa;—que el reclamo del Departamento de Ingenieros en los espedientes números 676 y 700, se refiere solo al deterioro del tren rodante en general, que no proviene del uso natural del mismo, es decir, desgaste producido por falta de cuidado ó mala conservacion, de conformidad con lo determinado en el artículo 15 del contrato de explotacion, y que haciéndose tal reclamo, no hay motivo para no hacerlo estensivo al tren rodante de construccion ya mencionado, en el cual la *Empresa debe compensar al Gobierno por el deterioro*, (artículo 56 del contrato de construccion) es decir, que no solo tiene la obligacion de entregarlo en buen estado de conservacion, como lo reclama el Departamento de Ingenieros ó abonar en su caso el importe de las composturas necesarias, sinó compensar tambien igualmente al Gobierno por el desmérito que hubiese recibido por el uso; que, habiendo manifestado los Señores Ingenieros Firmat y Stegmann respecto de las *máquinas*.—1º Que no pueden calificarse despropor-

cionadas las locomotoras, que por su altura, anchura y peso, para la trocha de un metro. — 2° Que el perfil del riel adoptado es *suficiente* con relacion al peso de las máquinas. — 3° Que aun cuando las máquinas fuesen algo desproporcionadas y el perfil del riel insuficiente, seria difícil estimar el aumento diminuto de desgaste que esto produciria en las piezas del mecanismo, el que podria reducirse á las condiciones normales, siempre que las máquinas de carga y pasajeros no marchen con una velocidad superior de veinte y cinco y treinta y cinco kilómetros por hora. — 4° Que, admitiendo que las aguas de la segunda y tercera seccion sean medianas, unas salinosas y otras selinitosas, *no* puede aceptarse que en el interior de las calderas, haciendo *buen* uso de las máquinas, se formen despues de 6 ú 8 dias de servicio, depósitos por arrobas, y que semejante fenómeno demuestra el *mal* uso que se ha hecho de las mismas. — 5° Que no puede atribuirse á la mala calidad del agua, que estando las máquinas quince meses (término medio) en servicio se inutilicen los tubos, los espárragos que se formen, numerosas bombeaduras en las chapas laterales del hogar, que las chapas tubulares sean estropeadas por el calafateo y que haga en las mismas rajaduras de veinte y cinco centímetros, sinó por haberlas hecho trabajar en esceso y por haber sido conducidas por personas no idóneas, en el desempeño de sus funciones. — 6° Que los tubos, chapas del hogar, espárragos y tuercas del mismo material, haciendo buen uso de la máquina (durante 15 meses) deben encontrarse en buen estado de servicio, y por lo tanto ser cargado á la Empresa el deterioro de todo aquello que no se encuentre en tales condiciones. — 7° Que una máquina en condiciones normales *no* debe arrojar agua por la chimenea

en tal cantidad que cause la destruccion de la pintura. —8° Que el desgaste *máximum* que puede admitirse en las distintas piezas de la máquina á fin de que se encuentre en buen estado de servicio, es en: (a) bandajes de ruedas tres milímetros (b) cojinetes de ruedas, tres milímetros, (c) costados de las cajas de grasa, uno y medio milímetros, (d) muñequillas, uno y medio milímetros, (e) cojinetes de las bielas, dos milímetros, (f) collares de escéntricos dos milímetros, (g) varas, pernos, cubos y sectores, uno y medio milímetros, (h) vástagos de émbolos, uno y medio milímetros, (i) guias de válvulas de las prensas, bombas crucetas y correderas, dos milímetros y que deben por lo tanto ser cargadas á la Empresa las reparaciones de las distintas piezas que tengan un desgaste superior al espresado.—9° Que para fijar los precios de los diferentes trabajos á que se refiere el Espediente número 676, se han tenido en cuenta los que propone el Departamento de Ingenieros, con algunas deducciones equitativas que el Tribunal ha creído deber hacer, teniendo en cuenta los aumentos hechos, guiado por el mismo espíritu de equidad, en otros artículos.—10 Que habiendo sido varias las máquinas retiradas del servicio, se podria suponer que los útiles y herramientas de las mismas se encontraran en depósito entre los materiales de repuesto. Por estas consideraciones se resolvió: Que la Empresa debe pagar al Gobierno la suma de (\$f. 22,184 48 centavos) veinte y dos mil ciento ochenta y cuatro pesos con cuarenta y ocho centavos fuertes, importe de las reparaciones necesarias en las diez y nueve máquinas, á fin de dejarlas en buen estado de conservacion; así como (pesos fuertes 7,500) siete mil quinientos pesos fuertes como indemnizacion por el desgaste extraordinario producido por

el mal uso de las mismas. Que en caso que no se encuentren en las máquinas los útiles y herramientas en el número y clase que detallan las especificaciones de las mismas ó en los inventarios de los materiales de repuesto, debe abonarlos la Empresa á los precios que se fijen de comun acuerdo ó por peritos en caso de discordia.

Undécima cuestion

Reclamo del Departamento de Ingenieros á la Empresa sobre deterioro y destruccion de los coches, wagones, máquinas y útiles de talleres, vías, obras de arte, edificios, etc. (Espediente número 700) se resolvió: 1° Que, toda clase de reparaciones para dejar en buen estado de conservacion los wagones chatos números 1 al 85, de la construccion, debian ser exclusivamente de cuenta de la Empresa, interpretando el artículo 56 del contrato de construccion. 2° Que la Empresa estaba igualmente obligada á hacer en todos los demas vehículos, las reparaciones necesarias para dejarlos en buen estado de conservacion, y ademas debian cargarse á la misma la mitad de las reparaciones provenientes de incendios por las chispas de las máquinas (se tenia en vista, para adoptar esta resolucion, la dificultad de averiguar si estos incendios han sido ocasionados por casos de fuerza mayor ó por causa proveniente de las máquinas, sea el uso que de ellas se hiciese, ó por el estado de conservacion en que se hallaren)—3° Que, los wagones de la construccion, números 1 al 85 que han sido completamente destruidos, debian ser abonados por la Empresa, á los precios que ha cobrado la misma en las liquidaciones correspondientes.—4° Que, no habiendo presentado la Empresa como era su deber, aun despues de haberse

solicitado por el Tribunal con fecha 5 de Mayo, documento alguno en que probase que los wagones de la esplotacion que faltan, han sido destruidos por fuerza mayor; y resultando de la nota del Departamento de Ingenieros, fecha once de Mayo y de los antecedentes que obran en este expediente, que la Empresa no tomó las medidas precaucionales para evitar el incendio de los wagones números 122 y 300; que los wagones números 15, 151, 266, 294, 351 y 353 fueron destruidos en la vía, que no se encontraba dada al servicio público y que solo estaba destinada para el servicio de la construccion, de cuenta y riesgo de la Empresa; que los wagones números 255, 366 y 338 fueron destruidos en los descarrilamientos que tuvieron lugar en 19 y 21 de Setiembre de 1875, entre los kilómetros 101 al 103 por el mal estado en que se encontraba la vía, no cumpliendo la Empresa, por lo tanto, las prescripciones de la Ley de Ferro-Carriles que la obligaban á tener el número de empleados necesarios, á fin de que el servicio de la línea se efectuase con toda regularidad y sin tropiezos ni peligro de accidentes; que la causa de la destruccion del wagon número 219 fué un choque de tren producido por la negligencia de los empleados de la Empresa, y una falta grave de haberlo dejado abandonado con otro en la vía, durante la noche: Por todo esto debian abonarse estos doce vehículos por la Empresa, á los precios que los ha cobrado en las liquidaciones correspondientes. —5° Que, para fijar los precios de las reparaciones de los vehículos, se han tenido en cuenta los que propone el Departamento de Ingenieros, por ser equitativos, descontando aquellas partidas por desgaste de los tres milímetros en los cojines de las ruedas, de conformidad con lo ya acep-

tado en el considerando 8° del expediente de máquinas número 676. Por estas consideraciones se resolvió. 1° Que la Empresa debe abonar los wagones de la construcción que faltan, así como los doce de la explotación que han sido completamente destruidos, á los precios que los ha cobrado en las liquidaciones correspondientes. 2° Que la misma debe pagar al Gobierno la suma de (\$f. 7994-24 cts.) siete mil novecientos noventa y cuatro pesos veinte y cuatro centavos fuertes, importe de las reparaciones necesarias en los vehículos, á fin de dejarlos en buen estado de conservación. 3° Que respecto á los útiles y máquinas de talleres, ruedas existentes, reparaciones de edificios, etc. dado el estado en que se encuentran, y las condiciones especiales de unas y otros, debe la Empresa abonar por todo la suma de (\$f. 4058 12 cts.) cuatro mil cincuenta y ocho pesos con doce centavos fuertes. 4° Que la misma debía pagar la cantidad de (\$f. 4383-40) cuatro mil trescientos ochenta y tres pesos con cuarenta centavos fuertes, como indemnización por el desgaste extraordinario de los vehículos de la explotación, producido por el mal uso de los mismos.

Duodécima cuestion

Recepcion y reserva de la 4ª seccion del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman. Habiendo sido nueve las reservas que el Departamento de Ingenieros hizo al recibir esta cuarta seccion en el órden siguiente: 1ª Descontar de la liquidacion las esplanaciones no hechas en las estaciones. — 2ª Rellenar las escavaciones en la estacion de Tucuman. -- 3ª Arreglar los terraplenes segun el perfil, tipo aprobado, y hacer las cunetas de desagüe en la via. — 4ª Sustituir los

estribos provisorios (así llamados por la Empresa) de los puentes, por estribos definitivos de fierro. La misma reserva se hace respecto á los viaductos de madera por no tener estribos. — 5ª Descontar los pasos á nivel no ejecutados, si no los hace la Empresa. — 6ª Arreglar la via permanente. — 7ª Descontar todo lo que falte en la estacion de Tucuman á los precios del presupuesto de Diciembre de 1875. — 8ª Ejecutar en las estaciones intermedias todas las obras de detalle que faltan y reparaciones necesarias. 9ª Arreglar el telégrafo.

Sobre la *primera* de estas reservas se resolvió: 1º Que habiendo establecido el artículo 24 del contrato la superficie en metros cuadrados que debia esplanarse en la estaciones de tercera y segunda clase, tenia que hacerse la esplanacion en dicha superficie, cualquiera que fuese el movimiento de tierra que hubiera que hacerse; pues el Gobierno no responde de las diferencias que puedan haber entre la cantidad efectiva de tierra que haya que remover y la calculada en el presupuesto, sea ella en favor ó en contra suya, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 26 del contrato; pero si no se hubiese esplanado la superficie determinada, en toda su estension, habria que descontar á la Empresa lo que faltase; calculando el movimiento de tierra por metros cúbicos y á razon de cincuenta y cuatro centavos de peso fuerte propuesto por el Departamento. — 2º Que dicha esplanacion debia ser adecuada al objeto, y por consiguiente deberia tener una altura ó nivel igual al de la via, comprendiéndose en la esplanacion las vias auxiliares y no la via general. — 3º Que esta rebaja solo tendria lugar en la cuarta seccion, tanto respecto de las estaciones suprimidas, como de las existentes en que los

terraplenes ó esplanaciones se hubiesen ejecutado en menor superficie de la determinada en el contrato. — 4° Que no se referia la rebaja á la 1ª, 2ª y 3ª secciones, por haber sido recibidas con el acuerdo del Ingeniero Inspector y del Departamento de Ingenieros; por estar ya ellas liquidadas y pagadas y vencido el año de responsabilidad de la Empresa, respecto de ellas; y como se ha resuelto ya en laudos anteriores, el Tribunal no puede ya volver sobre ellas; escepto respecto de las reservas especificadas sobre determinadas obras que se hicieron cuando fueron recibidas, sobre las cuales rige la rebaja en lo que corresponda, lo mismo que sobre las obras de la cuarta seccion de que antes se ha hablado. No admitiéndose como reserva la declaracion de la Comision de Obras Públicas de que «el Gobierno se reserva el derecho de hacer efectivas las estipulaciones del contrato en todo tiempo», pues no hay reservas indeterminadas y para todo tiempo en un contrato que fija plazos para la estincion de todas las obligaciones.

Sobre la *segunda* se resolvió: Que la Empresa rellenará las escavaciones que se hicieron en el terreno de la estacion de Tucuman para sacar tierra para los terraplenes. Si no lo hubiera hecho dentro el plazo de un mes, se descontará su importe al precio del laudo.

Sobre la *tercera* se resolvió: Dar seis meses de plazo á la Empresa para arreglar los terraplenes segun el perfil, tipo aprobado y hacer las cunetas de desagüe de la vía, segun el mismo perfil. Si no se hace en el plazo indicado se descontará el cubo de tierra que falte en los terraplenes y haya que estraer de los desagües.

Sobre la *cuarta* se resolvió: Que la Empresa constructora no podia dar por terminado el Ferro-Carril con arreglo al

contrato, y que era á su riesgo, por haber declarado que no lo haria por si misma, la construccion de los estribos definitivos de los puentes y viaductos que el Gobierno tenia que mandar hacer por otros, y que la responsabilidad de la Empresa respecto de estas obras seria exigible durante un año, desde su construccion, conforme á lo dispuesto en el artículo 49 del contrato, debiendo el Gobierno mandarlos ejecutar dentro del término de dos meses de este laudo.

Sobre la *quinta* se resolvió: Que para abreviar la liquidacion se descuenta á la Empresa los pasos á nivel no ejecutados.

Sobre la *sesta* se resolvió: Dar dos meses de plazo á contar desde el 1° de Junio ppdo. para arreglar la vía permanente conforme á las indicaciones que haga el Ingeniero del Gobierno. De no hacerlo la Empresa pagará una multa de (1,000 \$ fts.) mil pesos fuertes mensuales. Si pasados seis meses mas no se ha hecho, se ejecutaran estos trabajos por el Gobierno de cuenta de la Empresa.

Sobre la *septima* se resolvió: Descontar en la Estacion de Tucuman todo lo que falte, á los precios establecidos en el presupuesto de Diciembre de 1875, resolucion del Tribunal de Arbitros y Presupuesto General.

Sobre la *octava* se resolvió: Dar dos meses de plazo á contar desde el 1° de Junio ppdo. para ejecutar todas las obras de detalle que falten y reparaciones necesarias de las Estaciones intermedias y casas de camineros, conforme á las indicaciones que haga el Ingeniero del Gobierno. Si no lo hiciere, pagará la Empresa una multa de 250 \$ fts. mensuales. Si pasados seis meses mas la Empresa no hubiese cumplido su compromiso, se ejecutaran estos trabajos por el Gobierno de cuenta de la Empresa.

Sobre la *novena* se resolvió: Dar dos meses de plazo á contar desde el 1° de Junio ppdo., para arreglar la línea telegráfica, conforme á las indicaciones que haga el Ingeniero del Gobierno. De no hacerlo, la Empresa pagará una multa de 500 \$fts. mensuales. Si pasados seis mas no se ha hecho, se ejecutaran estos trabajos por el Gobierno de cuenta de la Empresa.

Las resoluciones sobre las cuestiones 6ª, 8ª y 9ª fueron comunicadas oportunamente á las partes.

Décima tercera cuestion

Rectificacion de cuentas respecto del tren rodante. Se resolvió: que la presente cuestion estaba implícitamente comprendida en la resolucion ya dada sobre locomotoras y wagones, y por consecuencia, debia estenderse á esta la decision ya pronunciada sobre aquella, pues el artículo 56 del contrato de construccion no imponia á la Empresa, como debia ser, de una manera espresa, compensacion ó alquiler por el uso de las cuatro locomotoras y ochenta wagones de que le permitia disponer para los trabajos, sinó solo indemnizacion por los detereoros que dicho uso llegase á causar, lo que es diferente. No haciendo lugar por lo tanto á la devolucion que el Departamento de Ingenieros pretende hacer á la Empresa.

Décima cuarta cuestion

Indemnizacion de daños y perjuicios reclamados por la Empresa, por no haber cumplido el Gobierno con entregarle 200,000 libras en bonos del Empréstito de Obras Públicas para reforzar su caucion en Londres, y \$ftes. 60,000 mensuales para terminar los trabajos del Ferro-

Carril, de conformidad con lo convenido en el contrato de Julio de 1876, habiéndose visto la Empresa por esta causa en la necesidad de vender 100,000 libras en bonos de su propiedad al 41 ²/₁₀ %, cuando los habia recibido al 95 % por el contrato.—Se resolvió: Por las consideraciones detenidas que constan del acta relativa, acordar á la Empresa la cantidad de libras esterlinas 20,000 por indemnizacion de todos los daños y perjuicios que hayan podido ocasionarle por falta de cumplimiento á la obligacion que el Gobierno contrajo por el convenio de Julio, las cuales se abonarán en la misma forma de pago establecida por el artículo 51 del contrato.

Y por esta nuestra sentencia ó laudo arbitral, así lo resolvemos, ordenamos y firmamos, por ante el Escribano Secretario nombrado *ad hoc*, en la ciudad y fecha arriba espresadas.

*S. M. Laspiur — T. Garcia — Cárlos
Stegmann—Ignacio Firmat.*

Por ante mí.

Juan Dam,
Escribano Secretario, *ad hoc.*
