

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DEL INTERIOR

PRESENTADA AL

CONGRESO NACIONAL

EN SUS SESIONES DE 1874



Buenos Aires

IMPRESA AMERICANA, calle San Martín, núm. 124

—
1874

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Marzo 15 de 1874.

Honorables Señores Senadores y Diputados—

Tócame por segunda vez la honra de dar cuenta á V. H. del estado de los negocios pertenecientes al Ministerio del Interior.

Situacion de la República.

La República continúa en su marcha próspera y goza de los beneficios de la paz, base de toda libertad y de todo progreso, habiendo el Gobierno dirigido sus esfuerzos principalmente á obtener este bien inestimable.

Continuando al receso de las Honorables Cámaras la situacion que motivó el estado de sitio, aprobado por V. H., de las Provincias de Santa Fé, Corrientes y Entre-Rios, á causa de la rebelion de Lopez Jordan. por decreto de 14 de Octubre se las declaró de nuevo en ese estado, por el término de noventa dias, dentro del cual fué vencida la rebelion.

Oportunamente se comunicó tambien al Gobierno de Mendoza la ley declarando en estado de sitio esa Provincia hasta el 1.º de Noviembre último, disposicion que segun el mismo Gobierno, contribuyó poderosamente al desenlace feliz que tuvo el motin de 29 de Setiembre, permitiéndole tomar todas aquellas medidas de precaucion necesarias para ese objeto.

Sancionada al terminar sus sesiones el Congreso, la ley de elecciones que debia regir en la próxima de diputados y de electores de Presidente y de Vice-Presidente de la Republica, se comunicó inmediatamente á los Gobiernos de Provincia, y se tomaron las medidas convenientes para que sus prescripciones pudiesen cumplirse en los términos por ella fijados.

La esperiencia hecha ha demostrado que esa ley es defectuosa, y que conviene modificarla, á fin de evitar que se falsee la voluntad popular, ó de quitar cuando menos motivos ó pretextos de recriminaciones á los partidos, que profundizan sus divisiones, causando graves males al pais.

La exaltacion de aquellos en esta Provincia, que se armaban públicamente, puede decirse para concurrir á la eleccion, y que ya habia producido muy lamentables sucesos, asi como en la Provincia de la Rioja, donde principiò la lucha armada, hizo necesaria la presencia en ambas de fuerzas de linea, para conservar la tranquilidad pública y asegurar á los electores el ejercicio de sus derechos; medida que dió el resultado que se esperaba, y sin la cual habriamos tenido sin duda que deplorar mas desórdenes y desgracias.

Los abusos que cometen las minorias de las Legislaturas rehusando asistir á las sesiones para frustrar la voluntad de la

mayoria, contrariando asi las leyes, falseando completamente el sistema de Gobierno representativo republicano, y ocasionando males de trascendencia, dió origen á la circular adjunta de 29 de Setiembre, en la que se manifestó á los Gobiernos de Provincia los principios sobre la materia y la facultad que hay en tal caso de usar de la fuerza para compeler á la minoria al cumplimiento de su deber, autorizando en su virtud á las Legislaturas para disponer de las fuerzas nacionales, á fin de conservar y defender su existencia.

Intervenciones pedidas.

El Dr. D. Manuel Garcia, miembro del Superior Tribunal de San Juan, solicitó la intervencion del Gobierno Nacional con motivo de haber el Gobierno de aquella Provincia nombrado en lugar del Sr. Garcia, Presidente del mismo Tribunal, al Dr. D. Severo Mujica, Ministro décano á aquel, y subdécano al Dr. D. Juan P. Albarracin, quedando por esta disposicion separados de sus puestos otros dos miembros, que no eran letrados, como prescribe una ley de aquella Provincia.

El Dr. Garcia espuso en apoyo de su solicitud que esa disposicion era arbitraria, contra el testo espreso de la ley, y que por ella se habia suprimido uno de los altos poderes de la Provincia y alterado la forma republicana de Gobierno.

El Sr. Presidente de la República no acordó la intervencion por no encontrar en aquel caso motivo que la autorizase segun

la Constitucion, ni en el Sr. Garcia capacidad legal para requerirla, siendo solamente uno de los miembros del Tribunal mencionado, que no es tampoco sino una parte del Poder Judicial, el cual por la manera como está organizado y la naturaleza de sus funciones, no está habilitado para pedir la intervencion nacional en una Provincia, como pueden hacerlo los otros dos Poderes.

El Sr. D. Juan S. de Bustamante pidió tambien desde Salta, como Presidente de la Legislatura y del Superior Tribunal de Justicia en la Provincia de Jujuy, la intervencion nacional en esta Provincia, para restablecer en ella la autoridad legitima y el órden alterado por la revolucion, fundándose en que su Gobernador D. Teófilo S. de Bustamante, á causa de un movimiento revolucionario, habia sido preso y obligado á hacer renuncia de su cargo, que le fué aceptada por la Legislatura, encargando esta á su Vice Presidente el Gobierno de la Provincia para proceder á nueva eleccion de Gobernador.

Tampoco se accedió á esta solicitud por no reconocerse carácter legal suficiente en el Sr. Bustamante para requerir la intervencion, hallándose ausente de la Provincia de Jujuy, fuera del ejercicio de sus funciones en los cargos que desempeñaba, y habiéndose llamado al mando de la Provincia, segun su misma comunicacion, al funcionario á quien legalmente correspondia. Ademas, como Presidente del Superior Tribunal de Justicia, se encontraba en el mismo caso que el Sr. Dr. Garcia.

Pero en atencion á los hechos de que daba cuenta, se pidió acerca de ellos informe al Gobierno de Jujuy, que se habia li-

mitado á comunicar su nombramiento en virtud de la renuncia del Sr. Bustamante, previniéndole que en caso de hallarse este preso, fuese puesto en libertad inmediatamente.

Pronto debe recibirse ese informe, acompañándose entre los anexos todos los documentos relativos á estos asuntos.

Ferro-Carriles

En el anexo respectivo tengo el honor de presentar á V. H. todos los documentos relativos á esta importante materia correspondiente al período que abraza esta Memoria.

Habiendo solicitado el Director residente del Ferro Carril Central Argentino se le entregasen los terrenos que faltaban en algunas partes para completar el ancho de la vía, para estaciones entre Villa María y Córdoba y para casillas de peones ; así se ordenó por decreto de 5 de Julio, en conformidad á lo estipulado con la Empresa, mandándose que se espropiasen los que aun no lo estuviesen, lo que se está ejecutando por los comisionados del Gobierno al efecto en Córdoba y en el Rosario, operacion que debe concluir en el presente año, ó á principios del entrante.

En cuanto á la espropiacion de una legua á uno y otro lado del camino, que aun falta tambien en una pequeña parte, el Comisionado en Córdoba la activa todo lo que es posible, y segun sus últimos informes, adopta medidas eficaces que darán por resultado su pronta terminacion, habiendo solicitado y ob-

tenido conforme á la ley de la materia que se decreta la ocupacion judicial de los terrenos pertenecientes á diversos propietarios que resistian la espropiacion de acuerdo y sistemadamente. Ambas espropiaciones costarán como 28,000 pftes., segun han espuesto dichos Comisionados, suma que se pide á V. H., en el proyecto de presupuesto para el año próximo, por si fuese necesario hacer en él ese gasto.

Por la conexion que tienen con este asunto, se acampan en el mismo anexo los documentos relativos á la cesion de tierras que ha hecho el Gobierno de Córdoba para satisfacer los gastos de las que se espropian por cuenta de la Nacion para el Ferrocarril Central, en virtud del contrato celebrado con la Empresa.

El Gobierno de aquella Provincia tomó á su cargo esa espropiacion, en la parte correspondiente á su territorio, y la practicó hasta donde le fué posible; pero habiendo encontrado varias dificultades para continuarla, convino con el Gobierno de la Nacion, en que este se encargaria de ella, en los términos de la nota adjunta de su Comisionado el Dr. D. Luis Cáceres. A mérito de este compromiso, ha entregado las 35 suertes de tierras fiscales, á que se refieren dichos documentos, en los Departamentos de San Justo y Union, que comprenden 133 leguas, ciento tres, á ochocientos pesos la legua, y treinta, á mil pesos. Pronto debe recibirse la correspondiente escritura pública por la cual se transfiere á la Nacion la propiedad de esas tierras.

Segun el convenio espresado, el Gobierno de Córdoba debe entregar otros terrenos fiscales, en caso de que los menciona-

dos no basten á reembolzar al tesoro nacional de los gastos que haga en la espropiacion, y para este efecto se ha ordenado á la Contaduria General forme de ellas una cuenta detallada.

De los terrenos que se compraron en la Provincia de Santa Fé para el mismo Ferro-carril, quedaron algunos pequeños sobrantes, cuyos planos se ha mandado hacer á la Oficina de Ingenieros para disponer en su vista lo que corresponda.

El Agente del Gobierno en Lóndres avisó que la compañía trataba de levantar fondos para los gastos de las obras que aun hay que hacer en este camino, y pidió instrucciones. Se le contestó que aquella tenia facultad para tomar á este respecto las medidas que juzgare convenientes; pero que el Gobierno no reconoceria para los efectos de la garantia sino lo que estaba estipulado. Se mandó al mismo tiempo que estando recibido el camino solo provisoriamente, la oficina de ingenieros procediera á reconocerlo para que se recibiese de un modo definitivo. Hasta ahora no ha podido hacerse ese exámen pero pronto debe practicarse.—Un ingeniero enviado por los accionistas de Lóndres ha hecho hace poco una inspeccion, y segun su informe, se han gastado ademas del capital libras esterlinas 152,887.9,11, y se necesitan todavia para la completa terminacion del camino 182,801.19.10.

El Gobierno ha pagado con exactitud la garantia á que está obligado segun el contrato, y algunas veces, consultando el crédito del país, aun antes de aprobadas las cuentas de aquella.

He creido conveniente presentar al Congreso los estados adjuntos de la explotacion de este camino en cada uno de los 7 años de ella, hasta abril del año anterior, fecha de la última

cuenta de la garantía, los cuales manifiestan que á pesar de las dificultades que ha habido, cada año ha sido mayor el número de pasajeros y la carga, y de consiguiente los productos. Sin embargo, en este año aun habrá que satisfacer por la garantía como 150,000 pf. y algo menos en el entrante.

Hay datos para creer que los accionistas en Lóndres están dispuestos á enajenar el Ferro-carril Central por fondos públicos. El Gobierno se ocupa de este asunto, y en caso de que crea conveniente la adquisicion de ese camino, tendrá el honor de someter para ello á V. H. el correspondiente proyecto de ley.

El F. C. Nacional de Villa Maria á Rio 4^o está completamente terminado, habiéndose concluido los últimos trabajos á fin de Marzo del presente año. El 15 de Julio del anterior se abrió al servicio público hasta la márjen izquierda de ese Rio, y el 13 de Noviembre se inauguró oficialmente por el Sr. Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield, en representacion del Gobierno.

La construccion de este F. C. fué contratado por la suma de 2.147,416 ps. fts., de la cual se pagó á la Empresa en el año anterior, 2.107,460 ps. fts. y actualmente se está haciendo la liquidacion de las cuentas, en las que entra el importe de varias obras adicionales que ha sido menester ejecutar.

Se acompañan las tarifas y los diversos reglamentos que están en vijencia en este camino, cuyos importantes trabajos se encomendaron á la Oficina de Ingenieros y han sido por ella formuladas.

Se acompaña igualmente la Memoria de la Administracion del mismo, habiéndose pedido á dicha oficina informe sobre las necesidades que en aquella se manifiestan. Antes del recibo de ese documento, la misma oficina hizo presente la necesidad de habitaciones para los empleados en la estacion de Rio 4^o; y se le encargó de la formacion de los planos y presupuesto para ellos, de que se ocupa en la actualidad.

El resultado de la explotacion, segun la misma Memoria, es como sigue:

PRODUCTO DE JULIO A DICIEMBRE DE 1873

Por 2410 pasajeros.	\$ fts.	9,188.32
Carga	«	14,353.99
Encomiendas.	«	465.40
Almacenaje	«	3.75
		<hr/>
Total.		24,011.46

GASTOS

Personal.	\$ fts.	12,318.01
Materiales	«	09,058.26
		21,376.27
		<hr/>
Diferencia		2,635.30
		<hr/> <hr/>

En el primer trimestre de este año, segun los estados remitidos por la Administracion:

PRODUCTO

Pasajeros, 1,180.	\$ fts.	4,258.94
---------------------------	---------	----------

Carga	«	9,055 99
Encomiendas	«	185.68
Almacenaje	«	48.34
Trenes especiales	«	100.00
		<hr/>
Total		13,648.83

GASTOS

Personal	\$ fts.	7,401.76
Materiales	«	5,348.40
		12750.16
		<hr/>
Diferencia		698.70
		<hr/> <hr/>

Deduciendo del producto correspondiente al año anterior, 801 ps. fts. 42 cents. pertenecientes al Ferro Carril Central, y aumentando 5,178 ps. fts. 32 cents. por gastos de impresion de libros, formularios y otros de instalacion, no comprendidos en los estados á que se refiere dicha Memoria; el resultado en vez de ser un saldo favorable de 2,635 ps. fts. 20 cents., es en contra de 3,344 ps. fts. 55 cents.

De todos modos, haciendo tan poco que este camino se halla en servicio, no hay como calcular todavía con alguna exactitud sus entradas, siendo indudable sin embargo que en adelante serán mayores, por el progreso jeneral en que marcha el pais, y el mayor tráfico que el mismo ferro-carril promueve.

La Provincia de Córdoba cedió los terrenos necesarios para las estaciones y la via, así como una legua á cada lado de ella

de terreno que fuese fiscal, para ser poblado, distribuyéndose en lotes por donacion ó venta, segun conviniera. Su Gobierno ha ordenado la expropiacion de los primeros y ya se está en posesion del área de las estaciones. En cuanto al segundo, ha ordenado tambien su entrega, habiéndose encargado por el Gobierno Nacional de recibirlo á la Administracion del ferro-carril; pero de los datos adquiridos y del plano levantado resulta que el terreno de esa clase existente en aquella zona, será solo como de tres leguas cuadradas.

A causa de la rebelion de Lopez Jordan, se suspendió la construccion del ferro-carril «Primer Entreriano», habiendo continuado los trabajos asi que ha sido posible, removida que fué aquella causa y la que posteriormente sobrevino con motivo de la aparicion del cólera. Segun la inspeccion que de él ha hecho últimamente la Oficina de Ingenieros, habrá que gastarse todavia como treinta mil pesos fuertes, debiendo quedar terminado dentro de algunos meses mas. Sin perjuicio en el mes entrante se abrirá al servicio público, para lo cual se cuenta con todo el tren rodante necesario, faltando ahora solamente otra locomotora, además de la que se compró el año anterior y que pronto debe recibirse.

Como informé á V. H. en la Memoria anterior, se convino con la empresa propietaria de este ferro carril en que el Gobierno tendria su administracion y direccion esclusiva, hasta que se reembolzase de los gastos que en él hiciera. Con este

motivo, por decreto del 18 del mes anterior se ha ordenado que la Contaduria General abra cuenta á dicha Empresa, cargándole 20,000 ps. fts. pagados al Sr. D. Apolinario Benitez de su cuenta y todo lo demás que el tesoro público haya desembolsado ó desembolsare en lo sucesivo por causa del ferro carril, así como los correspondientes intereses, y abonándole como es natural los productos que del mismo se percibieran.

La construccion del «Ferro-Carril Argentino del Este» ha sufrido tambien alguna demora por la misma causa que la del Primer Entreriano, en cuya virtud á pedido de la Empresa se declaró por resolucion de 20 de Setiembre último suspenso el término estipulado, mientras las fuerzas rebeldes ocupasen los lugares en que se construia.

Renovados los trabajos, se ha terminado y abierto al público la parte comprendida entre el muelle de Concordia y la Estacion de Federacion, inclusive esta, desde cuya fecha debe empezar en cuanto á esa parte, á correr la garantía acordada por la Nacion. El 29 de Marzo último la instaló el señor Presidente de la República.

En esta vía férrea rijen las tarifas y reglamentos que se acompañan, aprobados provisoriamente, mientras se entregue al servicio público toda la primera seccion, hasta Monte Caseros, segun el contrato, lo que es probable se verificará en el presente año.

Sigue la construcción del Ferro-Carril Nacional de Córdoba á Tucuman, habiendo hasta ahora cumplido sus compromisos la Empresa constructora, y siendo de esperar por lo mismo que quedará terminado en el plazo estipulado, es decir, en Setiembre de 1876.

La adjunta liquidacion, correspondiente á Marzo último, resume todos los trabajos hechos y los materiales acopiados para la obra desde su principio hasta aquella fecha. Su importe hasta la misma, asciende á la cantidad de 1.880,713 pesos fuertes 91 centavos, de la que conforme al contrato se ha pagado el 48 p^o en dinero efectivo, y el 52 p^o en bonos ó títulos del Empréstito de obras públicas al 95 p^o, despues de llenados los requisitos que el mismo contrato y las leyes exigen.

Se ha comprado en Córdoba á D. Augusto Lopez y D. Adolfo Roqué para los talleres de este Ferro-Carril, en 7,000 pesos bolivianos, el terreno á que se refiere la adjunta escritura pública, que era necesario para ese objeto, además del que donó dicho señor Lopez, segun los informes del ingeniero inspector de la vía y de la oficina del ramo.

La Empresa constructora solicitó del Gobierno se le abonase en Lóndres en títulos del empréstito de obras públicas el importe del hierro para las últimas tres secciones. El Gobierno le acordó esa concesion, por decreto de 29 de Diciembre, en atencion á que podria hacerse sin perjuicio de los intereses públicos y contribuir eficazmente á la terminacion del camino, disponiendo que ese abono se hiciere cuando el hierro estuviese embarcado, y que su importe se considerase en la

correspondiente liquidacion mensual, conforme al contrato siendo todo deterioro, averia ó pérdida en los cargamentos de cuenta de la Empresa, y sin que la concesion alterase en lo mas pequeño sus obligaciones.

La misma Empresa, en virtud del derecho que le da una de las estipulaciones del contrato, pidió la aprobacion de la transferencia hecha de este á favor de don José Telfener, que hacia parte de la compañía constructora, y el Gobierno por acuerdo de 10 de Abril último le concedió, bajo la fianza de don Vicente Ocampo por las obligaciones que contraia dicho Telfener, y con la condicion ademas de depositar, como se ha verificado, á la órden del Gobierno, la cantidad de cien mil pesos fuertes, conforme al artículo 2.º del mismo contrato y á los efectos que él espresa.

La Comision Inspectorá de los materiales para este ferrocarril, residente en Lóndres y compuesta del Dr. D. Lucas Gonzalez y el ingeniero D. Carlos Olivera, estableció oportunamente la correspondiente oficina para el desempeño de su encargo, y segun sus últimos avisos, la empresa ha hecho ya una remision de hierro conforme al decreto citado de 29 de Diciembre.

Está igualmente en construccion la prologacion del ferrocarril de Rio 4.º á Mercedes, Provincia de San Luis. Sacado á licitacion conforme á la ley de 5 de Noviembre de 1872, se aceptó por acuerdo de 12 de Julio del año anterior la propues-

ta de los señores Rogers y Ca. con quienes se ha celebrado el contrato que se acompaña, por el cual se comprometen á construirlo en el término de dos años contados desde la aprobación de aquel, que tuvo lugar el 8 de Agosto del mismo año, debiendo abonárseles la cantidad de 16,123 pesos fuertes 46 centavos por kilómetro en esta ciudad, en dinero el importe de las tres primeras liquidaciones trimestrales, y desde la cuarta en adelante, del mismo modo solo el 60 p S y el 40 p S restante, en títulos del empréstito de obras públicas á 95 p S como en el contrato sobre el ferro-carril á Tucuman.

Se ha encargado tambien á la referida comision en Lóndres, la inspeccion de los materiales para este ferro-carril, y se ha hecho á los empresarios la misma concesion que á los del camino á Tucuman respecto al abono del valor del hierro que remitan de Europa.

Los trabajos ejecutados hasta el 8 de Marzo último constan en la liquidacion del segundo trimestre, que corre entre los anexos, cuyo importe de 86,655 pesos fuertes 82 centavos, deducido el 10 p S que se retiene segun lo estipulado, se ha satisfecho por el Tesoro Nacional, previos los trámites correspondientes.

El ferro-carril á Campana, que goza de una garantia de la Nacion, de 7 p S sobre dos millones de pesos, sigue construyéndose, y hace poco se ha aceptado por el Gobierno la transferencia hecha por el empresario D. Guillermo Matti de la con-

cesion á su favor á una sociedad formada en Lóndres, denominada «Compañía de Buenos Aires á Campana, limitada», con la condicion de que no ejercerá sus funciones, antes de ser registrada en el Juzgado de Comercio, despues de la aprobacion de sus estatutos.—Segun el contrato, para que la garantía subsista, debe terminar el camino dentro de los dos años en que empezó su construccion, que fué en Octubre de 1872.

Como informé á V. H. el año anterior se llamó á licitacion para la construccion y explotacion de las cinco vías férreas que ordena el artículo 2^o de la ley de 5 de Noviembre de 1872, y previos los trámites correspondientes, por acuerdo de 24 de Noviembre de 1873, se aceptaron las propuestas siguientes: la de los señores J. Fourness y Ca., para la línea de Mercedes á Corrientes, por 25,000 pesos fuertes el quilómetro, y las dos de don Juan E. Clark, para la línea de esta ciudad á San Juan por 14,800 pesos fuertes y para la de Mendoza á San Juan en direccion á San Felipe de los Andes, hasta el límite con Chile, por 29,700 pesos fuertes.

En su consecuencia, se han celebrado con ellos segun las bases de la ley los contratos adjuntos, y actualmente ingenieros del Gobierno y de los empresarios hacen el estudio de aquellas vías, en conformidad á lo estipulado.

No habiéndose aceptado las propuestas que se hicieron para las dos vías restantes, de Tucuman á Jujuy y de Totoralejos á San Juan, se han sacado nuevamente á licitacion, por decretos

de 3 de Febrero y de 14 de Abril últimos, por el término de seis meses, según lo prescrito por dicha ley.

En cumplimiento de la misma, pedida á los Gobiernos de las Provincias por cuyo territorio han de pasar aquellos caminos, la cesion gratuita de los terrenos necesarios para la via y estaciones, han tomado á su cargo la espropiacion de ellos las Provincias de Buenos Aires, Corrientes, San Luis, Catamarca, Salta y Jujuy, como lo hicieron el año anterior las Provincias de Mendoza y Tucuman. El Gobierno de Córdoba se ha dirigido á la Lejislatura solicitando lo mismo, y es de esperar que pronto hará igual cesion.

D. Francisco J. San Roman, concesionario del ferro carril trasandino por el Paso de «San Francisco,» manifestó que tenia necesidad de ir á Chile para recibir instrucciones definitivas sobre este asunto, del Directorio de los ferro-carriles de Copiapó, y volver facultado con la autorizacion y los medios bastantes para satisfacer las exigencias que la ley le impone y las demás que contrajere á la celebracion del contrato. Pidió con ese objeto un plazo de seis meses, que se le concedió por resolucion de 26 de Noviembre del año anterior; pero no obstante estar vencido aquel, no se ha presentado hasta ahora á hacer gestion alguna sobre el particular.

Los Sres. Javier Arrufó y Ca. y los señores Mariano Billinghurst y Ca., concesionarios aquellos del ferro-carril de Concórdia á Gualaguaychú, y estos del de esta ciudad al Rosa-

rio, conforme á los contratos con los Gobiernos de esta Provincia y de la de Santa-Fé, á quienes por las dos leyes de 15 de Octubre del año anterior, se les acordó la garantía de 7 p.8 anual sobre el costo efectivo de la línea, á los primeros por veinte años y á los segundos por diez; solicitaron del gobierno celebrar el respectivo contrato conforme á dichas leyes. No se accedió á esta solicitud, en atención á que las obligaciones y derechos de los concesionarios constan en las leyes y contratos de que se ha hecho referencia, declarándose que debían sujetarse sobre este asunto á lo que ellos prescriben.

Finalmente, los empresarios del ferro-carril proyectado entre Santiago del Estero, Colonia Esperanza y Rosario de Santa-Fé, ligándose con la capital de este nombre, á quienes por ley de la misma fecha de 3 de Octubre, se acordó igual garantía por el término de veinte años, no han dado hasta ahora paso alguno cerca del Gobierno que manifieste el propósito de aprovecharse de esa concesion.

Telégrafos

Están terminados los que se mandaron construir por cuenta de la Nación, abrazando una estension de 2,618 millas con 58 oficinas abiertas al servicio público, y que ponen esta capital en comunicacion con las demás de las otras Provincias y de sus principales poblaciones. Su costo asciende á 1.220,651 pesos fuertes, cuya mayor parte se ha pagado en acciones de puentes y caminos.

En Diciembre último recién se recibió en su totalidad el telégrafo entre Tucuman y Jujuy, contratado con los señores Rojo, que han hecho las reparaciones que se les ordenó y á que estaban obligados, de que hablé á V. H. en la Memoria anterior. Los mismos han entregado en Enero de este año el ramal de Loreto á Atamisque y de este á Salavina, en la Provincia de Santiago.

Don Adolfo Carranza ha terminado tambien el que se encargó de construir, que partiendo de Tucuman, pasa por Catamarca, La Rioja y otras poblaciones de esta Provincia, y termina en la de Catamarca, debiendo recibirse dentro de poco la última parte de él, entre Andalgalá y Pipanaco, que tiene como 33 millas.

Tomando en cuenta la estension de los telégrafos existentes en esta Provincia, la del Trasadino y otros, resulta que la República posee ya una línea telegráfica que mide 4,446 millas, sin incluir la espresada entre Andalgalá y Pipanaco.

Los rebeldes destruyeron en su mayor parte el telégrafo en Entre-Rios. Así que fué posible, se procedió á su reparacion, colocándose un hilo, por no haber materiales para mas. Pero siendo urgente una reparacion completa, se ordenó por decreto de 26 de Marzo último se practicase proveyéndose á la Direccion General de los fondos necesarios, que se han imputado á los gastos de la guerra en dicha Provincia, como ocasionados por ella, y pronto debe quedar terminado.

El movimiento de télégramas desde el establecimiento del telégrafo Nacional hasta el año anterior, es como sigue :

AÑOS	Números	Valor	Costo de materiales, inclusive muebles
1870	6,640	4,511 05	14,542
1871	61,429	32,490 78	81,361
1872	181,773	78,560 67	111,243
1873	170,823	81,827 80	193,870
De estos últimos son : oficiales..	20,399	24,067 39	
Particulares	150,424	57,760 "	
En 1872, fueron oficiales.....	14,971	4,402 41	
Particulares	166,802	64,458 56	

Este resultado en 1873 habria sido mucho mayor, sinó se hubiera interrumpido el servicio en el Litoral, á causa de la rebelion de Lopez Jordan, y en el Norte por las inundaciones, y porque la linea entre Tucuman y Jujuy no estuvo corriente sinó en Diciembre, como ya se ha espuesto.

En el primer cuatrimestre de este año, el resultado es el siguiente :

Telégramas particulares. . . .	85,793	valor pftes	35,374 42
" oficiales.	10,942	"	12,813 90
	<u>96,735</u>		<u>48,188 32</u>

Que comparado con el último trimestre del año anterior, á saber.....	55,543	"	28,439 47
Da un aumento de.....	41,192		19,748 85

Este aumento procede sin duda de la mayor comunicacion que ha habido con motivo de la lucha electoral ; sin embargo, es de esperar que siga en parte en lo restante del año, por el progreso jeneral que se nota en todo el país, y por la costumbre que se va estableciendo de usar del telégrafo.

Por el informe de la Direccion General del ramo se instruirá V. H. de todos los pormenores relativos á esta importante materia del servicio público, y del aumento que propone en el valor de la tarifa actual.

A este respecto, parece prudente esperar á conocer de un modo definitivo, el resultado de lo que está en vijencia, despues del aumento de hilos que debe hacerse pronto en la línea de Buenos Aires al Rosario y de allá á Santa Fé, así como el que se obtenga en un año completo siquiera en toda la línea, en tiempos normales, y sin las interrupciones que ha sufrido este servicio por los motivos espuestos. En esta materia, tanto ó mas que en otras, parece cierto que la baratura del precio estimula el consumo ; á lo menos, así lo ha demostrado la esperiencia entre nosotros, cuando la rebaja de un peso fuerte á 25 centavos por telégrama simple, que se hizo en la tarifa, y así tambien ha sucedido en otros paises, por la misma causa.

En virtud de la autorizacion que confiere al Poder Ejecutivo la ley de 8 de Octubre de 1872, se llamó á licitacion para la colocacion de los hilos telegráficos que deben aumentarse, á saber: dos de esta ciudad á Córdoba y uno del Rosario á Santa Fé. Despues de los trámites legales, se admitió la propuesta de los señores A. L. Behere y Ca. por la cantidad de 78890 pesos fuertes; pero habiéndose ausentado de esta ciudad sin estender la correspondiente escritura, y desistido sus fiadores de toda responsabilidad, se declaró sin efecto dicha propuesta

por acuerdo de 16 de Abril último, y se aceptó la de D. Carlos Giraud, que era la mas baja despues de aquella, por la cantidad de 75,000 pesos fuertes, bajo la fianza de los señores Guillermo T. Livingston é hijo, y segun los informes que tiene el Gobierno el empresario mismo ha marchado á Europa á comprar los materiales necesarios. La obra debe entregarse en el término de 8 meses contados desde la aprobacion del contrato— En el anexo correspondiente se acompañan los documentos concernientes á este asunto.

La ley de 5 de Octubre del mismo año 72 facultó tambien al Gobierno para la compra ó construccion de un edificio en esta ciudad para oficinas telegráficas y capitania del Puerto, y en su consecuencia se ordenó la construccion de uno con ese objeto en la antigua casa que ocupaba la Capitania en la calle del «Veinte y cinco de Mayo», que se está trabajando actualmente segun el plano y especificaciones de la Oficina de Ingenieros, por los señores Diverio y Ca. cuya propuesta se aceptó por decreto de 25 de Octubre del año anterior—Esta obra se ha contratado por la cantidad de 65,000 pesos fuertes y debe entregarse á fines del presente año.

En Córdoba, en la casa comprada en virtud de la misma ley se instalará dentro de algunos meses la oficina telegráfica de aquella ciudad, así como en Tucuman, la que hay en ella, en la casa en que se juró la Independencia de la República, que se ha ordenado comprar, segun lo prescrito por la ley de presupuesto.

Por decreto de 18 de Octubre de 1873, y en conformidad al contrato existente con la empresa del Telégrafo Trasandino, se fijó de acuerdo con ella, la tarifa que debe rijir en él hasta

Agosto próximo, la cual es algo mas baja que la del año anterior. Es de esperar que en la revision que de la tarifa se haga en ese mes, la Empresa consultando sus propios intereses y los del público, acceda á una nueva rebaja.

No teniendo telégrafo para su servicio el ferro-carril de Villa Maria á Rio 4^o, el gobierno en virtud de lo que dispone la ley reglamentaria de ferro-carriles, determinó por decreto de 7 de Noviembre del año anterior se hiciese uno para el uso de dicho ferro-carril, con los fondos destinados á la construccion del mismo.

La Direccion General de Telégrafos se ocupa actualmente de este asunto, y de una propuesta que la empresa del Telégrafo Trasandino ha hecho sobre el particular. En vista de lo que aquella esponga pronto se resolverá lo que mas convenga á este respecto.

Hallándose los empleados del Telégrafo en el mismo caso que los del Correo á quienes la ley exceptúa del servicio de la guardia nacional, por circular del 7 de Junio se previno á los gobiernos de provincia tomasen las medidas necesarias, para que fuesen exceptuados de dicho servicio, sin lo que no pueden desempeñar sus funciones como corresponde.

Correos y Postas.

Este ramo de la administracion sigue prestando con regularidad los importantes servicios á que está destinado, y su

movimiento progresivo marcha en proporcion de los demás adelantos del pais.

Segun los datos comunicados por la Direccion General, los ingresos y gastos del Correo en 1873, son como sigue :

INGRESOS

Porte de la correspondencia.....	\$ fts.	158,906	65
Por pasajes en las sillas-correos.....	«	13,260	09
Intereses cobrados.....	«	940	93
		<hr/>	
	\$ fts.	173,107	67

GASTOS

Sueldos.....	\$ fts.	101,510	32
Gastos.....	«	17,746	94
Subvenciones.....	«	46,605	87
Servicio de correos á caballo y de sillas-correos, incluidos fts. 3,079.87, por el que han prestado las postas habilitadas.	«	75,596	17
		<hr/>	
	«	211,459	30
		<hr/>	
	Déficit....	\$ fts.	38,351 63
		<hr/> <hr/>	

Comparado este resultado con el del año 1872 aparece que en 1873 ha habido un aumento de consideracion en la renta, un poco mayor que el aumento en los gastos, habiendo aquel tenido lugar en el correo de esta Provincia, principalmente á

causa de la abolicion de las estafetas francesa é inglesa, de que se dió cuenta á V. H. el año anterior. He aquí las cifras correspondientes á uno y otro año :

	<u>PRODUCTO.</u>	<u>GASTOS.</u>
En 1873.....	\$ fts. 173,107 67—	\$ fts. 211,459 30
« 1872.....	« 150,380 05—	« 189,491 61
Diferencia.....	<u>\$ fts. 22,727 62—</u>	<u>\$ fts. 21,967 69</u>

No ha sido menos notable el aumento que ha habido en el despacho de la correspondencia. En 1873, la correspondencia oficial, las cartas particulares y los paquetes de impresos, recibidos y despachados, alcanzan á 6.787,430 de piezas, mientras que en 1872 solo fué de 5.769,966, habiendo de consiguiente una diferencia á favor de 1873, de 1.017,464 ; y esto á pesar de haber existido motivos especiales en algunas partes de la República, que impidieron la comunicacion, como la guerra en Entre-Rios.

Segun los documentos adjuntos en el respectivo anexo, se han tomado las siguientes medidas en el año anterior y el presente, para atender este servicio público como corresponde.

Se han mandado habilitar las postas que lo necesitaban, en las Provincias de Salta, Santiago, y en la carrera de Córdoba á Catamarca. Se ha contratado con D. Santiago Betheder el establecimiento de postas de San Luis á Rio 4^o, y con los Sres. D. Clodomiro Moyano y D. Nicomedes Ponce el servi-

cio de la posta de la Paz, Provincia de Mendoza, hasta la Dormida y San Antonio, Provincia de San Luis, y el establecimiento de dos postas, una en la costa del rio Desaguadero, y otra en el Rancho de Totorá ó Bajo de los Sauces.

En la Provincia de Santa-Fé, se ha contratado el servicio de un correo semanal á caballo desde aquella ciudad á las colonias Frank y las Tunas, y otro de la colonia Humbolt á la de Grützi; en la de Corrientes para el transporte del mismo modo entre el Paso de los libres y Santo Tomé, y en la de Catamarca para la conduccion de igual manera, de la correspondencia de la ciudad de Catamarca á la Villa de Andalgalá.

Para todo esto ha sido necesario anticipar fondos ó conceder subvenciones, de la partida que con tal objeto destina desde hace dos años el congreso en la ley del Presupuesto.

Siendo de conveniencia pública el restablecimiento de las postas de Jujuy á la Quiaca, se ha encargado de él á la Administracion de Correos de aquella ciudad, por decreto de 26 de Marzo último, y pronto deben recibirse los informes necesarios, para introducir esa mejora, que facilitará nuestra comunicacion con Bolivia.

Se han hecho tambien los siguientes contratos para el servicio de correos por Mensajerías, que conducen además pasajeros y encomiendas: para la carrera de las Flores, el Azul y Bahía Blanca, y para la de Santa Fé á las colonias San Agustín, Cavour y Humbolt.

En cumplimiento de la ley de la materia, se sacó á licitacion el mismo servicio por Mensajerías en las carreras del Norte y del Oeste, por el término de 3 años, y se aceptaron

las propuestas mas ventajosas, celebrándose los siguientes contratos; con D. Santiago Diaz para la carrera de Córdoba á Catamarca, un viaje redondo cada mes, y otro de la posta de D. Diego á la Rioja, por 900 pesos fuertes mensuales; y con D. Pedro L. Ramayo, para las siguientes líneas: de Córdoba á Jujuy un viaje cada semana, por 970 pesos fuertes; y de San Luis á San Juan directamente, dos viajes cada mes por 300 pesos fuertes. Esta última no funciona porque no ha sido posible establecer las postas necesarias; pero se trata de hacerlo del modo mas ventajoso, y se están tomando informes sobre el particular.

Están ya en ejercicio las Meusajerias que por cuatro años se contrataron el año pasado conforme á la ley de 19 de Octubre de 1872 con D. Adolfo Carranza y D. Eusebio S. Estevez, para la carrera entre Tucuman y San Juan.

Por decreto de 2 de Setiembre de 1873 se mandó que se distribuyesen las vásculas que se pidieron á Europa para pesar los carruajes que transitan por las postas nacionales, y que se llevase á efecto lo que sobre este punto dispone la ley de 12 de Agosto de 1870. — Actualmente se están remitiendo á las respectivas administraciones de Correos.

Por decreto de 6 del mismo mes y año, en virtud de lo espuesto por los inspectores de Correos y la Direccion General, se aumentó la tarifa del costo de los caballos de tiro y carga, y en su consecuencia el del pasaje en las Sillas-Correos y

Mensajerías. Así mismo se autorizó á dicha Dirección para que de los fondos destinados al transporte de la correspondencia al interior aumentase un caballo para la conducción de las Sillas establecidas, y de las que se estableciesen en lo sucesivo, cuando á su juicio fuese necesario. — Esta medida era indispensable, atento especialmente el peso que aquellas llevan, con motivo del crecimiento gradual de la correspondencia desde hace algun tiempo.

En la carrera de Rio 4.º á San Juan se ha aumentado una silla-correo, por exigirlo así el servicio, y en esta Provincia estan ya funcionando, desde el presente año, las veinte para cuya construcción y establecimiento votó el Congreso el año anterior los fondos necesarios.

Siendo menester reemplazar algunas sillas que se encuentran en muy mal estado, despues de tanto tiempo de servicio, se ordenó la construcción de diez, llamándose al efecto á la respectiva licitación. — Por decreto de 12 de Febrero del presente año, se aceptó la propuesta de D. José A. Tudury, por 6600 pesos fuertes, y están construyéndose actualmente.

En esta Provincia y en varias otras se han establecido algunas estafetas que eran menester, y dentro de pocos dias se dictará un decreto creando otras ó nacionalizando las líneas provinciales de correos, segun la autorización que la ley del presupuesto confiere al P. E.

Los datos que sobre este asunto se obtuvieron el año ante-

rior eran deficientes, y aunque los nuevos adquiridos no son completos, sin embargo, aquella medida es conveniente tomarla ya, y llenará necesidades sentidas de la Nación y de las Provincias.

Para el transporte de la correspondencia por agua, además de los contratos vijentes, se han celebrado: uno con los señores Aguirre y Murga, para mantener un vapor en la carrera de esta ciudad á Bahia Blanca y Patagones, por 1300 pesos fuertes mensuales, con la obligacion de balizar el canal de entrada de Bahia Blanca, como lo han practicado, y de conducir todos los pasajeros y carga que el Gobierno necesitase enviar de un punto á otro de la carrera; y otro con D. Jorge Suarez, para el establecimiento de un correo diario á vapor entre las ciudades de Santa-Fé y el Paraná, abonándole una subvencion mensual de 100 ps. fts.

Ultimamente por decreto de 7 del actual se ha aceptado la propuesta de los señores T. Fages y Ca., para establecer, por la subvencion anual de 2,400 ps. fts. uno ó mas vapores en la carrera de Corrientes á Ituzaingó y vice-versa.—Esta propuesta ha reemplazado el contrato para este servicio, que habia celebrado con los señores Gervacio Gonzalez y Ca. á quienes se abonaba la subvencion de 3,500 ps. fts.

Sobre esta materia, debo hacer presente á las Honorables Cámaras, que se siente la necesidad de un vapor que haga un servicio especial entre esta ciudad y la de Corrientes, y quizá

Villa Occidental, ó cuando menos, desde el Paraná ó Santa-Fé, para ligar la línea que termina en esta última ciudad, con la que se estableciese de ahí para adelante. Con este objeto, se piden á V. H. los fondos necesarios en el presupuesto para 1875.

En uso de la facultad conferida por la ley de 5 de Octubre de 1872, para la construcción ó compra de casas para el servicio público, se llamó á propuestas para la construcción de la de Correos en esta ciudad. Por decreto de 9 de Diciembre último se aceptó la de los señores Pedro Franchi y Ca. por la cantidad de 90,000 ps. fts. Esta obra está bastante adelantada, y según el contrato, debe entregarse en Marzo del año próximo.

En virtud de la misma ley se ha comprado en Córdoba á D. Pedro E. Funez, por la cantidad de 16,000 pfs. la casa de que habla la escritura pública adjunta. Ella está destinada para el correo, la oficina del Juzgado Nacional de Sección, y para el telégrafo, como ya se espuso.

Se ha encargado también al Gobierno de Tucuman la compra de la casa en que se declaró la Independencia de la República, para lo que se votó en el año anterior la cantidad de 25,000 pfs teniendo esta casa el mismo destino que la anterior.—Se ha ordenado á la Oficina de Ingenieros que presente los respectivos planos de las modificaciones que sea necesario hacer en ambas, previniéndole en cuanto á la de Tucuman que debe

conservarse en su actual estado, haciéndose las reparaciones correspondientes, el salon y piezas adyacentes que ocupó el Congreso. Pronto debe presentar los planos respectivos y se sacará á licitacion las obras que sea menester ejecutar.

Se ha mandado á la misma oficina que forme el plano y presupuesto de los trabajos que deban hacerse en la casa del Rosario, propiedad nacional, en que existe la Oficina del Telégrafo, y luego que se presenten se tomará la resolucion que corresponda, porque talvez es mas conveniente comprar una casa en aquella localidad, de varias que se han ofrecido.

Por lo demás, el Anuario de la Direccion General de Correos, suministrará como siempre, todos los detalles necesarios sobre este ramo del servicio público.

Puentes y Caminos.

Siguen en construccion los puentes sobre los Rios de Arias y el Salí, el primero en Salta, y el segundo en Tucuman, habiéndose contratado respecto á los dos algunas obras adicionales, y prorrogado el plazo para la entrega del primero hasta 15 de Noviembre próximo, á mérito de justos motivos espuestos por el Empresario. En cuanto al segundo, debia entregarse en el mes anterior, pero aun no está concluido, esperándose que lo estará antes de las crecientes del presente año.

El puente de hierro sobre el Rio 3^o aun no ha terminado

de colocarse, á causa de dificultades que se han suscitado con el contratista, las cuales se arreglarán lo mas pronto posible, á fin de que la obra pueda concluirse á la mayor brevedad.

Con motivo de la rebelion de Lopez Jordan se suspendieron los trabajos de los puentes de Nogoyá y Ramblon, habiendo sido muerto por los rebeldes el ingeniero encargado de la ejecucion de esa obra. Ultimamente el fiador del empresario á nombre de este, ha propuesto una variacion que importaria alguna economia para la Nacion. En virtud de lo informado por la Oficina de Ingenieros, ha sido autorizada esta para mandar allí un ingeniero con el objeto de examinar si en efecto conviene adoptar la modificacion que se propone.— En todo caso la obra continuará pronto nuevamente.

Se han hecho algunas reparaciones en los puentes sobre el rio de Córdoba y el Saladillo, provincia de Santiago, habiéndose tomado las medidas necesarias para la conservacion del de Desaguadero, en la de Mendoza; y se halla actualmente en construccion el puente sobre «El Riachuelo» en la Provincia de Corrientes, contratado con D. Manuel Crovetto por la cantidad de 44,200 pesos fuertes, debiendo concluir á fines del presente año, cuyo estudio se hizo en el anterior como tuve el honor entonces de informar á V. H.

En cuanto á caminos, se ha recibido el contratado con los señores Rojo, entre Córdoba y Papagayos, del cual os hablé tambien en la memoria del año anterior, y ha terminado el

construido por D. Adolfo E. Carranza, de Catamarca á Guacra por la cuesta del Totoral que fué recibido en Setiembre último, hallándose en actual inspeccion para recibirse, una muralla, obra adicional á los trabajos estipulados.

Pronto debe estar terminado tambien el camino que construye el señor Wahlberg, entre Tucuman y Guacra, que debió entregar en Marzo último, lo que no ha tenido lugar por habersele otorgado una próroga por justa causa.

La compostura del camino entre Cobos y Salta, contratada con los señores Nicoletta y Ca. no ha sido ejecutada de un modo satisfactorio, como para recibirse, razon por la cual el empresario ha tenido que hacer nuevos trabajos, y en este momento un Injeniero Nacional está examinando el estado en que se encuentra.

Están terminadas las reparaciones en el Puente de las Vacas y en el camino entre dicho Puente y Uapallata, que ordenó la ley de 23 de Setiembre de 1872, para lo que destinó la cantidad de 40,000 pesos fuertes. Ellas han sido practicadas bajo la direccion de la Oficina de Injenieros por el Injeniero D. Carlos Mallmen, y el camino se encuentra en tan buen estado que facilita mucho la comunicacion entre Chile y la República.

Se han construido las dos casuchas contratadas con don Adolfo E. Carranza, en el camino de Tinogasta á Copiapó, en los lugares del «Peñon» y de «Mulas Muertas», y se están inspeccionando actualmente, asi como las tres hechas el año anterior, en la misma Cordillera, contratadas con don Carlos Zanata.

D. Paulino Orihuela no ha cumplido, sino en parte, el con-

trato que con él se celebró para la construcción de casas y represas en el camino de la Rioja á Papagayos, no obstante dos prórogas que se concedieron.

En su mérito por decreto de 25 del mes anterior se ha dejado sin efecto dicho contrato, ordenándose se abone al empresario los trabajos que ha ejecutado, cuyo importe es de siete mil trescientos treinta y ocho pesos bolivianos, con deducción de lo que hubiese recibido á cuenta, y se ha prevenido á la Oficina de Ingenieros, presente las especificaciones necesarias, tanto para hacer las mejoras convenientes en las represas construidas, como las obras que faltan, á fin de que lo mas pronto posible pueda emprenderse su construcción prévia la licitacion de ley.

Establecido el servicio de mensajerias entre Catamarca y San Juan, como lo dispuso la ley de 5 de Octubre de 1872 era urgente proveer á la reparacion y conservacion de los caminos carreteros que ligan ambas ciudades y la intermedia de La Rioja; y para llenar esa necesidad se han celebrado con el referido Sr. Carranza los tres contratos que se están ejecutando y se acompañan en el anexo respectivo, por los cuales se compromete á tener corrientes durante cuatro años y por una compensacion que se le abona trimestralmente, el camino entre Catamarca y la Rioja, entre este y Papagayos y entre Papagayos y San Juan.

La Oficina de Ingenieros por medio de sus agentes y á mérito del encargo que tiene sobre el particular por Decreto de 25 de Enero de 1873, ha hecho tambien reparaciones en el camino de Tucuman á Cobos, que no pudieron contratarse con parti-

culares, á causa de pedir precios exagerados por los trabajos que debian hacerse.

En cumplimiento de las dos leyes de 2 de Octubre de 1873, se han mandado estudiar los caminos á que ellos se refieren, á saber: uno de herradura, que partiendo de la Villa de Andalgalá en la Provincia de Catamarca, se comuniqué con el que se dirige de la Capital de esta Provincia á la de Tucuman; y otro carril, que saliendo de San Luis y pasando por algunas poblaciones de su campaña y otras de la Provincia de La Rioja, se ligue en el punto mas conveniente con el que viene de esta última á la de Córdoba—Así que estén concluidos se llamará á licitacion para su apertura, segun prescriben dichas leyes.

La oficina de Ingenieros está actualmente ocupándose de formular las especificaciones necesarias para llamar á propuestas para la construccion del camino entre Salta y el lugar del Simbolar sobre el Rio Bermejo, estudiado el año anterior por el Ingeniero D. Carlos Christerson; camino cuya apertura es ahora mas necesaria, desde que parece indudable que aquel Rio puede navegarse ya en condiciones ventajosas, segun lo han participado los empresarios Sres. Roldan y Matti.

El empresario de las reparaciones del camino de Villa-Maria á San Juan, ha devuelto con los respectivos intereses la cantidad que recibió para ese objeto, en atencion á no haber cumplido con su compromiso; no habiendo podido hacerse arreglo alguno con el fiador del empresario del camino de los Sunchales, se ha pasado el asunto al Procurador Fiscal del Juzgado Nacional de esta Seccion para que haga las correspondientes gestiones en favor del fisco.

Acciones de puentes y caminos

En la Memoria del año anterior se dió cuenta, á V. H. de que del 1.441,176 pesos fuertes, 47 centavos, creados por las leyes de 17 de Octubre de 1863 y 16 del mismo mes de 1869, se empleó hasta fin de 1872, la suma de 1.110,352 pesos fuertes 93 centavos, quedando de consiguiente un saldo á esa fecha de ps. fts. 330.823 54

La inversion desde entónces hasta abril último, segun los datos transmitidos por la contaduría jeneral, es como sigue:

En el ferro-carril Primer Entre-Riano	14,000
En el telégrafo de Chilecito á Belen, del Uruguay á Federacion, de Jujui á Tucuman y ramal de Loreto á Salavina, incluyendo una anualidad de 30,000 de la subvencion al telégrafo Trasandino, y 28,912 pesos fuertes que se calcula se necesitan enajenar, cuando las acciones mejoren de precio, para reembolzar á la Tesorería su pago de 24,546 pesos fuertes que con esa condicion se hizo á D. Adolfo E. Carranza por el telégrafo espresado de Chilecito á Belen.	176,912

Y en los caminos de Tucuman á Guacra

y. de Catamarca á Guacra por la
 cuesta del Totoral. 67,000 257,912

Queda un saldo disponible de. 72,914 54

Inmigracion

La inmigracion europea á nuestro país sigue en progreso, y puede contarse ya con seguridad para lo futuro con este poderoso elemento de prosperidad pública.

El número de inmigrantes que ha venido el año de 1873, ha sido casi el duplo del que se recibió en 1872. La proporcion del aumento en 1868 hasta 1873, con escepcion de 1871 á causa de la epidemia que entonces se sufrió, es como sigue, segun la Memoria del encargado de la Comision de Inmigracion:

Años	Núm. de inmigrantes
1868	29,234
1869	37,934
1870	44,058
1871	21,758
1872	44,002
1873	79,712

Lo que da un aumento en la poblacion de la República, por solo esta causa, en los cuatro últimos años, despues del censo hecho en 1869, de 183,530 habitantes, ó sea poco mas de 9 y medio por ciento.

La inmigracion en el primer cuatrimestre del presente año, ha ascendido á 24,928 personas ; pero es casi seguro que será mayor en los meses restantes, como sucede todos los años, confirmándose así el cálculo que se hace en aquella Memoria, de que ascenderá á 100,000.

3

El Gobierno cree de su deber el llamar la atencion de V. H. á las medidas que en ese documento propone el encargado de la Comision de Inmigracion, para el fomento de esta.

Las leyes que indica para la proteccion del inmigrante desde su partida hasta su arribo á la República, semejantes á las que existen en Estados Unidos, llenarian una necesidad sentida ya, como lo observa con razon aquel funcionario ; pero el Gobierno no juzga conveniente la medida que propone de cobrar una cuota á cada inmigrante para optar á las ventajas que se le ofrecen en el Asilo de Inmigracion, aun prescindiendo de si ella puede establecerse constitucionalmente y no considerarse como un impuesto á la entrada de los extranjeros en la República contrario al artículo 25 de la Constitucion.

El Edificio para el Asilo de Inmigrantes en esta ciudad, que es otra de las necesidades que indica, está en vía de realizarse. El Gobierno de esta Provincia, que como informé á V. H. el año anterior, ofreció un terreno para ese objeto, lo ha cedido hace poco á la Nacion, prévia la correspondiente sancion de la Legislatura, segun consta de los documentos que

se acompañan. La Oficina de Ingenieros se ocupa actualmente de formular las especificaciones necesarias, y así que se presenten, se llamará á licitacion para la construccion de esa obra, en la parte que alcancen los fondos con que se cuenta para ella en el ejercicio del Presupuesto de este año.

Para su terminacion en el próximo, se piden á las Honorables Cámaras la cantidad que se juzga suficiente para ese fin, lo mismo que para la construccion de un muelle y el establecimiento y sosten de dos pequeños vapores destinados para el embarco y desembarco de inmigrantes, cuya conveniencia y necesidad se demuestran en la Memoria citada.

Con motivo de medidas sanitarias que la Comision de Inmigracion de esta ciudad propuso, se le manifestó que debia limitarse á los asuntos de su competencia, y abstenerse de hacer como lo verificó, cargos al gobierno por su conducta que no estaba llamada á juzgar.—Entonces sus miembros renunciaron por la nota colectiva que corre en el respectivo anexo.

El Gobierno aceptó esa renuncia, y considerando que en aquellas circunstancias convenia que una sola persona ejerciese las funciones de la Comision, encargó de ellas á su Secretario, D. Guillermo Wilcken, cuya competencia y actividad son bien conocidas.—Esa medida ha producido el mejor resultado.

El gobierno cree que conviene seguir este sistema, para dar la unidad de miras y de accion que se requiere en esta materia tan importante del servicio público, así como para no hacer ilusoria la responsabilidad de los encargados de él, dividiéndola entre muchos; y en su consecuencia propone en la

ley de Presupuesto para 1875, en vez de la Comision de Inmigracion, un comisario ó encargado de sus funciones, cuyo trabajo sea debidamente remunerado.

Comisiones como la de Inmigracion que renunció, no pueden desempeñar su encargo con la diligencia conveniente; pues aunque compuestas de personas muy honorables, tienen ocupaciones particulares, de que no pueden prescindir, y que no les permiten disponer del tiempo necesario para tareas gratuitas, demasiado gravosas ya, por su importancia y el trabajo constante que exigen.

Los señores J. E. Burckhardt y Ca. no han hecho ante el Gobierno gestion alguna que demuestre su voluntad de aceptar la concesion que por la ley de 8 de Setiembre del año anterior se les hizo de cien leguas en el Chaco, partiendo de la concesion hecha á D. Sabino Tripoty, para el establecimiento de colonias agricolas, no faltando ya sino pocos meses para la espiracion del término fijado por dicha ley para la presentacion y aprobacion de los respectivos planos.

Debo llamar con este motivo, como el año anterior, la atencion de las Honorables Cámaras sobre la conveniencia de dictar una ley general para la mensura y distribucion de las tierras públicas nacionales, á lo menos en los parajes mas adecuados para su poblacion y prosperidad por la ventajosa situacion que tienen.—El Poder Ejecutivo tuvo ya el honor de presentaros un proyecto sobre este asunto, y su sancion, ó

la de otro semejante seria conveniente á los intereses públicos.

Es tanto mas necesaria esa medida, cuanto que habiéndose hecho muchas solicitudes pidiendo tierras, especialmente islas en nuestros grandes rios, se dispuso por resolucion de 30 de Diciembre último, no darles curso, como prescribe la ley de 17 de Octubre de 1862, mientras el Congreso en virtud de sus poderes no establezca la manera de adquirir las tierras nacionales.

Estadística

En virtud de lo dispuesto por la ley del presupuesto, se mandó establecer por decreto de 15 de Diciembre último y se hallan en ejercicio, oficinas de estadística en cada capital de Provincia, bajo la dependencia y direccion de la oficina central existente en esta ciudad.

Es de esperar que esta medida produzca los buenos resultados que se han tenido en vista al dictarla, y en el anexo correspondiente se encuentran las instrucciones que el jefe de la oficina central ha dirigido á las sucursales para el desempeño de su cargo.

Se halla en prensa y pronto debe publicarse el tomo 6^o del Registro Estadístico de la República, que comprende las noticias correspondientes á los años 69, 70 y 71; y hay ya reunidos muchos datos correspondientes á los dos años posteriores, habiendo manifestado al Ministerio el jefe de esta repar-

ticion de la Administracion Nacional, que en lo sucesivo se hará con mas celeridad la publicacion de dicho Registro.

Oficina de patentes de invencion

El informe de esta oficina que presento á V. H. con esta Memoria, demuestra el fruto que ya recoge el pais de una institucion, que como en otras partes, está destinada á prestar importantes servicios. El número de patentes que ha concedido el año anterior, es mayor que en 1872: asciende á 40, habiéndose negado 15, y quedado en tramitacion 13 solicitudes; resultado que confirma el progreso en que se marcha sobre esta materia.

El producto de los derechos por las patentes espedidas, ha sido en el mismo año, de 5,740 pesos fuertes, lo que da un aumento en cuanto al año 72, de 1,012 pesos fuertes 50 centavos, y sobre la cantidad votada en el presupuesto para el sosten de la oficina, de 412 fuertes.

El Gobierno participa de las ideas que el gefe de ella manifiesta en su informe acerca de la necesidad y conveniencia de dotarla con las obras y publicaciones periódicas concernientes á los objetos de que se ocupa, y de dictar una ley sobre «Marcas de Fábrica y de Comercio,» medida solicitada por muchas casas respetables de negocio de esta ciudad y que reclaman en efecto los intereses del comercio honrado y de los consumidores. Asi, pide á V. H. los fondos necesarios para la adquisicion en el año próximo de esas obras y periódicos, y pronto someterá á su aprobacion el proyecto que el mismo informe contiene sobre señales ó marcas de fábrica.

Departamento de Agricultura

Este Depatamiento, creado por la ley de 2 de junio de 1871, continúa prestando con celo los servicios que por su instituto le corresponden y de los que la República empieza ya á recibir algunos beneficios. Sus trabajos constan en la Memoria de su jefe, que se presentará á V. H. junto con la de este Ministerio.

Se ha establecido ya en esta ciudad la Quinta Esperimental, para la que se destinaron las cantidades necesarias en la ley del presupuesto vijente, habiéndose arrendado por cinco años un local á propósito, en los términos del contrato adjunto en el respectivo anexo, y para cuyo cumplimiento en el año próximo se pide á V. H. en el proyecto de presupuesto el correspondiente crédito.

Por decreto de 28 de Marzo último se ha reglamentado la manera de obtener los premios que para el fomento de la industria sericola acuerda la ley de 27 de Junio de 1873. y por resolucion de 9 de Abril, en virtud de informe favorable del Departamento de Agricultura, se ha prestado de los fondos votados para gastos imprevistos, bajo fianza de personas de toda responsabilidad, al ciudadano don Adolfo Fauzon, la suma de tres mil pesos fuertes, para perfeccionar una máquina de su invencion, denominada la *Simultánea*, patentada por la Oficina Nacional del ramo, y cuyo objeto es cortar, trillar y limpiar el trigo.

Gobierno del Chaco

En virtud de la ley que rige la administracion en ese territorio nacional, se practicó en el año anterior el censo de la poblacion, cuyo resultado es como sigue: lugar de Perruchino, 91 almas ; Villa Occidental, 492, sin incluir la guarnicion; total, 583—Ademas de estos pequeños centros de poblacion, hay á pocas leguas abajo de la ciudad de Corrientes, el de San Jerónimo, que segun el Gobernador del Chaco, tiene como 800 habitantes en la actualidad.

A solicitud de la Comision Municipal de dicha Villa, el Gobierno Nacional, por decreto de 29 de Noviembre, fijó los límites del municipio de la misma, en los términos que aparecen de dicho decreto, adjunto entre los anexos.

Ha proveido á las escuelas establecidas en aquel territorio de los muebles, libros y útiles que la misma comision pidió, y recientemente ha nombrado preceptores, para la escuela de varones, á D. Eduardo Camaño, con el sueldo mensual de 80 pfs. y á su señora, para la de niñas, con el de 60 pfs.

Pronto debe terminarse la mensura de Villa Occidental y de los terrenos adyacentes para solares, quintas y chacras, que se ordenó el año anterior, conforme á lo prescrito en la ley citada—Se halla en tramitacion un expediente sobre algunas concesiones de tierras hechas por el Gobernador del Chaco antes de la sancion de aquella, y á que se refiere en su informe ó Memoria Anual, que se acompaña.

Ese documento suministra, por lo demas, sucintamente los datos respectivos sobre la administracion de aquel territorio y

las necesidades que en él se sienten, que se trata de satisfacer con los recursos que el Congreso ha destinado para ese objeto, debiéndose al celo del Sr. General Vedia que Villa Occidental posea ya una biblioteca cuya importancia, como dice aquel informe, excede á lo que podia esperarse de poblacion tan pequeña.

Navegacion del Bermejo

Me es satisfactorio poner en conocimiento de las Honorables Cámaras que segun ha participado la compañía de navegacion de aquel rio, ha obtenido un feliz éxito en su importante empresa.

El 20 de Marzo llegó de Oran á este puerto el vapor «Gobernador Leguizamon», que hace poco ha regresado á su punto de partida, quedando así establecida permanentemente la navegacion del Bermejo, de que tantos bienes ha de reportar la República.

Lazaretos

Hechos los estudios necesarios, se designó para la construccion de los dos lazaretos que autoriza la ley del presupuesto y para la que asigna 200,000 pfs., la isla de Martin Garcia y el lugar denominado Barranca del Riacho Ancho, en el territorio del Chaco, distante como tres leguas de la ciudad de Corrientes.

La oficina de ingenieros presentó los planos y las especi-

caciones de esas obras, siendo el presupuesto del costo de la primera, la cantidad de 581,227 pfs. 26 cents., y de la 2^a. de 13.037 pfs. 85 cents. Por decretos de 13 y 14 de febrero último, se ha llamado á licitacion para la ejecucion de ellas, y las propuestas que se han presentado han pasado á informe de dicha oficina, la cual debe expedirse pronto, no pudiendo tardar mucho en darse principio á los trabajos.

El lazareto en el Chaco debe hacerse completo, segun los planos, en el año actual; pero el de Martin Garcia solo en una parte, hasta donde alcance la suma destinada en el presupuesto es decir, ciento ochenta y tantos mil pesos fuertes, durante el ejercicio de aquel, por cuya razon y otras que espone la oficina de ingenieros, la licitacion se ha hecho por unidad de medida de cada uno de los elementos que entran en la construccion.

Sin embargo, lo que así se construya, bastará para satisfacer por lo pronto las principales necesidades que se sienten en cuanto á lazaretos en el puerto de esta ciudad, si se toma en consideracion que se cuenta ya con el provisorio de casillas de madera que se ha construido en la misma isla, para cuyo fin cedió el Gobierno de esta Provincia algunas que tenia de su propiedad. El resto del lazareto, para completar el proyecto de la oficina de ingenieros, podrá hacerse sucesivamente en cada año, segun los fondos que se destinen para ese objeto, por cuyo motivo se piden ahora á las Honorables Cámaras los que se presume puedan emplearse en el año próximo.

La situacion del Rosario exige un lazareto en su puerto ó en sus inmediaciones, y el Gobierno mandará estudiar cual sea el lugar mas á propósito. Mientras tanto, convendria que se destinase ya una cantidad para esa obra, que se emplearia, despues de adquiridos todos los datos necesarios.

A fines del año anterior, así que se manifestó el cólera en el puerto de esta ciudad, el Gobierno tomó las medidas que estaban á su alcance para evitar la propagacion del mal y atender en lo posible á disminuir sus funestas consecuencias. Para conseguirlo destinó algunos buques para lazaretos, mandó construir el provisorio mencionado en Martin Garcia, auxilió á la Municipalidad de esta ciudad con la cantidad de diez mil pesos fuertes y con dos mil al Gobierno de San Luis, en cuya provincia apareció el cólera casi al mismo tiempo que en esta, y dictó otras providencias tendentes al mismo fin.

La nueva aparicion de aquella epidemia, aunque tan benigna esta vez, ha venido á manifestar nuevamente la necesidad de una ley nacional, que evite las medidas que abusivamente se creen facultadas para adoptar en tales casos algunas autoridades de Provincia, como cerrar los puertos al comercio, decretar la incomunicacion entre diversas Provincias, y otras semejantes.

El gobierno cree que es indudable la facultad de la autoridad nacional para dictar una disposicion como aquella, en todo cuanto concierne á los objetos de que está encargada. Una epidemia es un accidente como cualquier otro, que no puede producir el efecto de paralizar el servicio público de la Nacion, á voluntad no solo de las Provincias, sino de sus auto-

ridades, por subalternas que sean, y derogar la Constitucion, transfiriendo á las autoridades provinciales los poderes conferidos á las nacionales; y esto, sin tener en cuenta los deberes que la religion y la patria imponen á los miembros de una misma familia en las calamidades públicas.

Ademas, aun para impedir la estension ó progreso del mal y obtener que sean eficaces las medidas sanitarias, es menester que ellas sean uniformes y se empleen cuantiosos recursos en su conservacion, no pudiendo conseguirse lo primero sino en virtud de disposiciones nacionales, y lo segundo solamente por muy pocas Provincias, atento el estado de las rentas de la mayor parte de ellas.

Exposiciones en el Exterior.

Los Gobiernos de Estados-Unidos, de Inglaterra y de Chile, han invitado al de la República á concurrir á Exposiciones que deben tener lugar en aquellos paises en 1875 y 1876. Los vínculos que nos ligan á esas Naciones, y nuestro propio interés, de hacer conocer en el Exterior los principales productos que constituyen la riqueza de nuestro territorio, han impulsado al Gobierno á aceptar dicha invitacion.

En su mérito, ha nombrado una Comision que bajo la presidencia del Gefe del Departamento de Agricultura, D. Ernesto Oldendorf, se encargue de procurar y remitir oportunamente los productos de la República que deben figurar en esas Exposiciones.

En los anexos se encuentra la publicacion que la Comision

espresada acaba de hacer sobre este asunto, y en la cual constan las medidas que ha dictado el Gobierno, los documentos que demuestran los productos que deben esponderse, y los pasos que la Comision ha dado en desempeño de su encargo.

Los gastos se proveen de los fondos destinados por la ley del presupuesto para imprevistos y eventuales, esperando el Gobierno que las Honorables Cámaras votarán, en caso necesario, el crédito suficiente para que el país sea representado debidamente en aquellas Esposiciones.

Minerales de hierro.

En la Memoria del año anterior se dió cuenta á V. H. de las diligencias que se hacian para obtener una persona competente que practicase la esploracion científica de los minerales de hierro en la República, segun lo dispuesto por la ley de 5 de Octubre de 1872. Hasta ahora han sido infructuosas, no obstante la cooperacion que para aquel objeto ha prestado el señor Ministro de Francia y que el Gobierno ha agradecido como merece.

La cantidad destinada para un trabajo tan importante, que requiere muchos gastos y una persona de reconocida capacidad para llevarlo á efecto, parece que no es suficiente, y si se insiste en que la esploracion se verifique, debe votarse una cantidad mayor.

D. Gabriel Romay en la Provincia de Catamarca y el Dr. D. Vicente Arias en la de Salta, han descubierto minas de aquel metal, que parecen de importancia, especialmente la de Cata-

marca. Las muestras que los interesados presentaron se mandaron ensayar por el Dr. D. Adolfo Doring, miembro de la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Córdoba, y el resultado lo demuestra su informe que se acompaña entre los Anexos.—Son muy atendibles á juicio del Gobierno las reflexiones que hace sobre las dificultades que los costos de transporte, la carestia de brazos y de capitales, y el valor del hierro extranjero en nuestros mercados, presentan por ahora para la ventajosa explotacion de los minerales de hierro que indudablemente posee la República.

Obras de Salubrificacion en Corrientes y empréstito á la Provincia de Santiago.

El Gobierno de Corrientes, por decreto de 17 de Diciembre último, ha encargado á la Mesa Topográfica de aquella Provincia, de la Direccion de las obras de salubrificacion que en ella se hacen, y á una Comision compuesta de tres ciudadanos, de la administracion de los fondos destinados por la ley Nacional de la materia para ese fin y de los que la Provincia dedique para igual objeto.—Habiéndose hecho ya algunos trabajos y siendo necesaria la adquisicion de algunos materiales, solicitó y se le han entregado en Enero del presente año, 8000 pfts. á cuenta de los 40,000 acordados por la ley para dichas obras.

El Gobierno de la Provincia de Santiago ha recibido tambien la suma de 120,000 pesos en fondos públicos, que á título de

préstamo le concedió la ley de 16 de Agosto del año anterior, para obras hidráulicas, á fin de prevenir los peligros que amenazan la ciudad capital de la misma Provincia.—En virtud de lo mandado por dicha ley, se puso á disposicion de aquel Gobierno al ingeniero nacional D. Raimundo Montenach, á quien se confió la direccion de las obras, y los trabajos ejecutados han bastado á juicio del Gobierno y del ingeniero, para defender la ciudad de las crecientes en el presente año; habiendo la esperanza de que los trabajos sucesivos darán un resultado feliz.

Muelle y ramal de San Fernando—Fábrica de cristales en Mendoza—Fábrica de paños en esta ciudad.

De estas empresas particulares, en que el Gobierno Nacional tiene parte como accionista y á las que ha contribuido en virtud de autorizaciones lejislativas, á la 1^ª con 25000 ps., y con diez mil á cada una de las otras dos, solo la fábrica de paños, despues de vencidas las principales dificultades, se encuentra en un estado, que da fundadas esperanzas de un pronto buen éxito, segun la Memoria que acaba de publicar su consejo directivo.

La del Muelle y Ramal de San Fernando aun no ha podido realizar sus propósitos y su situacion es la que manifiesta el informe de su directorio, de julio del año anterior, que se acompaña. Pedidos nuevos datos en el presente, no se han obtenido todavía.

La fábrica de cristales en Mendoza, se ha visto obligada á ponerse en liquidacion, por pérdidas que ha sufrido y falta de fondos para repararlas. El Gobierno de aquella provincia manifestó que los accionistas estaban dispuestos á ceder sus derechos al Gobierno Nacional, con tal de que tomase á su cargo la empresa y continuase los trabajos; oferta que no se aceptó, tanto por falta de autorizacion para hacer gastos semejantes, como por no considerarla conveniente á los intereses públicos. A la fecha debe haberse rematado, y se ha prevenido al Gobierno de Mendoza gestione la parte correspondiente al Gobierno nacional en la liquidacion, y percibida, la entregue en la Administracion de Rentas Nacionales.

Proyecto de presupuesto para 1875.

El cuadro siguiente demuestra la cantidad á que asciende el presupuesto del Ministerio que se propone para el año próximo y sus diferencias por incisos con el que rige en el presente:

	INCISOS	Presupuesto para 1874	INCISOS	Presupuesto para 1875	DIFERENCIAS
Presidencia.....	1	41040	1	41040	
Ministerio.....	2	32220	2	31500	720
Congreso Nacional y C. Público.....	3	493400	3	493400	
Correos.....	4	345044 24	4	610776 96	265732 72
Telégrafos.....	5	191220	5	250896	59676
Ingenieros.....	6	66540	6	91800	25260
Oficina de Patentes industriales.....	7	5628	7	7860	2232
Oficina Central de Estadística.....	8	17040	8	19560	2520
Departamento de Agricultura.....	9	27516	9	38304	10788
Pensiones.....	10	6264	10	6264	
Inmigracion.....	11	227844	11	399024	171180
Subvenciones de Mensajerías.....	12	48000		Inclusos en Correos	
Contratos.....	13	42000			
Obras públicas.....	14	232000	12	352000	120000
Puentes y caminos.....	15	152000	13	152000	
Subvencion á las Provincias.....	16	225000	14	225000	
Minas de carbon.....	17	25000	15	25000	
Ferro-Carril Central...	18	100000	16	178000	78000
Ferro-Carril de Villa María á Rio 4 ^o	19	88470	17	99828	11358
Gobierno del Chaco....	20	42000	18	42000	
Ferro-Carril 1 ^{er} Entreriano.....	21	27600	19	27600	
Inspeccion de Ferro-Carriles.....	22	3600		Comprendido en la Oficina de Ingenieros	
Eventuales.....	23	20000	20	20000	
Para la adquisicion de la casa en que se hizo la declaracion de la Independencia.....	24	25000		Suprimido	
TOTAL.....		2484426 24		3112452 96	628026 72

Como se vé, no hay diferencia alguna entre uno y otro presupuesto en los incisos que siguen, del vijente y los correspondientes del proyecto, á saber: 1^o, 3^o, 10, 15, 16, 17, 20, 21, 22 y 23.

En el inciso 2^o, Ministerio, hay una pequeña diferencia de menos, que tiene por objeto salvar una equivocacion que se padeció probablemente al tiempo de la impresion de la ley del presupuesto; y se ha suprimido el último inciso para la adquisicion de la casa en que se declaró la independendencia, por que es probable que haya sido ya comprada.

Comparado el importe de ambos presupuestos, hay el aumento de 628,026 pesos fuertes 72 cts. para el del año próximo. La razon de él es que se propone un pequeño aumento de sueldo para algunos empleados, por considerarlo de justicia, la creacion de otros que son necesarios, y sobre todo, la ejecucion de obras públicas, que son urjentes para satisfacer necesidades muy sentidas.

En el inciso sobre Correos hay el aumento de 265,732 pesos fuertes 72 centavos; pero en poco mas de la mitad procede de haberse trasladado á él el importe de los incisos sobre «Subvencion á Mensajerias» y á «Líneas de Navegacion á vapor y otros contratos», gastos que corresponden á la Administracion de Correos. Para estos servicios se destinan en el presupuesto vijente 90,000 pesos fuertes, y ahora se piden 146,400 pesos fuertes, á fin de poder llenar los compromisos existentes, contraer otros, y subvencionar algunos vapores á Corrientes ó Villa Occidental, como ya se espuso y aun á otras partes. El resto del aumento proviene de sueldos, y especialmente de al-

gunas partidas indispensables, como pagos de saldos á estafetas extranjeras, segun las convenciones existentes, muebles y útiles para la casa de Correos que en esta ciudad se está construyendo, mayor cantidad para el transporte de la correspondencia al interior y otros semejantes.

Causas iguales unas y análogas otras, dan origen al aumento que se nota en los incisos referentes á la Oficina de Ingenieros, de Patentes, de Estadística y Departamento de Agricultura, advirtiendole que se ha comprendido en el presupuesto de la oficina de ingenieros la inspeccion de ferro-carriles, porque esta depende de aquella.

En los incisos restantes hay tambien los siguientes aumentos: en el departamento de inmigracion, 171,180 ps. fts., procedente en su mayor parte de la suma de 180,000 ps. fts. que se pide para la construccion del Asilo de inmigrantes, la de un muelle de desembarco para el mismo, y la adquisicion y sosten de dos vapores para el desembarco de inmigrantes; en el inciso «Obras Públicas,» 120,000 ps. fts., en razon de los 320.000 ps. fts. que se presuponen para la terminacion del Lazareto en Martin García, que pronto debe empezar; en el correspondiente al «Ferro-carril Central Argentino,» 78,000 ps. fts, porque si retarda hasta el año entrante, como es fácil suceda, la espropiacion de los terrenos para esa via férrea que se hace en las provincias de Santa Fé y Córdoba, es menester que el gobierno esté provisto de fondos para atender ese gasto; y finalmente, en el inciso concerniente al ferro-carril «Primer Entre-Riano,» 11,358 ps. fts. que se necesitan para su servi-

cio segun el presupuesto pasado por la administracion de él y revisado por la Oficina de Ingenieros.

Debiendo presentarse pronto á V. H. el presupuesto jeneral de gastos de la nacion, he creido innecesario entrar en mas pormenores.

Cuenta de inversion del presupuesto de 1873.

Pedida la del Ministerio á la Contaduría Jeneral, el considerable recargo de sus tareas no le ha permitido presentársela hasta hoy. Pronto lo será á V. H., y por ella se instruirá de que, en el ejercicio vencido, todos los gastos correspondientes á este Ministerio, se han verificado dentro de los limites de las autorizaciones acordadas para ellos por las Honorables Cámaras.

ULADISLAO FRIAS.



ÍNDICE

TEXTO

	Páginas
Situacion de la República.....	I
Intervenciones pedidas.....	V
Ferro-carriles.....	VII
Telégrafos.....	XX
Correos y Postas.....	XXV
Puentes y Caminos.....	XXXIII
Acciones de puentes y caminos.....	XXXVIII
Inmigracion.....	XXXIX
Estadistica.....	XLIII
Oficina de Patentes de Invencion.....	XLIV
Departamento de Agricultura.....	XLV
Gobierno del Chaco.....	XLVI
Navegacion del Bermejo.....	XLVII
Lazareto.....	XLVII
Esposiciones en el Exterior.....	L
Minerales de hierro.....	LI
Obras de salubrificacion en Corrientes y empréstito á la Provincia de Santiago.....	LII
Muelle y ramal de San Fernando—Fábrica de cristales en Mendoza—Fábrica de paños en esta ciudad.....	LIII
Proyecto de Presupuesto para 1875.....	LV
Cuenta de inversion del Presupuesto de 1873.....	LVIII

ANEXOS

	Página
Ferro-Carril Central.....	3
Cesion de tierras para el mismo.....	23
Ferro-Carril á Rio 4 ^o	45
Reglamento para el mismo.....	55
Memoria del Administrador de id.....	124
Ferro-Carril Primer Entreriano.....	125
Id. Argentino del Este.....	157
Id. á Tucuman.....	181
Id. de Rio 4 ^o á Mercedes.....	199
Id. á Campana.....	225
Id. de Buenos Aires á Chile.....	227
Id. de Corrientes á Mercedes.....	238
Id. de Tucuman á Jujuy.....	244
Tierras para Ferro-Carriles garantidos.....	245
Ferro-Carril trasandino por el Paso de San Francisco.....	261
Id. de Concordia á Gualeguaychú.....	265
Id. de Buenos Aires al Rosario.....	275
Telégrafos.....	295
Correos y postas.....	330
Puentes.....	396
Caminos.....	411
Emigracion.....	420
Estadística.....	450
Gobierno del Chaco.....	470
Agricultura.....	499
Lazaretos.....	509
Exposiciones en el exterior.....	541
Intervenciones solicitadas.....	589

Diversas materias

Circular de 29 de Setiembre de 1873.....	613
Declaracion de Sitio de Santa Fé, Corrientes y Entre-Rios.....	617
Id. de Mendoza.....	617
Auxilios para los gastos de la epidemia en Buenos Aires.....	619

Obras de salubricacion en Corrientes y empréstito á la Provincia de Santiago.....	621
Minerales de hierro.....	623
Navegacion del Bermejo.....	636
Muelle y Ramal de San Fernando.....	637
Fábrica de Cristales en Mendoza.....	641



ERRORES NOTABLES

TEXTO

Página.

	I	Línea 2 ^a	dice	Marzo 15.	Debe decir	Mayo 15.
VIII	»	17	»	varias	»	» serias
XV	»	25	»	podria	»	» podia
XVII	»	6	»	kilometro	»	» kilómetro :
XXIII	»	23	»	78.890	»	» 74.890
XXIX	»	17	»	vásculas	»	» básculas
XXXVII	»	24	»	no habiendo	»	» y no habiendo
XXXVIII	»	22	»	su	»	» el

A N E X O S

En la página 188, línea 7, despues de la palabra *continuará*, debe agregarse : *haciéndose conforme al contrato, y en la cual se cargará ó abonará.*

En la página 219, línea 23, despues de las palabras *dicho Ferro-Carril*, debe agregarse: *se encuentra en el mismo caso que la de los Señores Telfener y Ca., constructores del Ferro Carril.*

ANEXO

FERRO-CARRILES



FERRO-CARRIL CENTRAL ARGENTINO

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 5 de 1873.

Vista la solicitud que antecede del Director Residente de la Compañía del Ferro-Carril Central Argentino; en conformidad á lo estipulado en el artículo tercero del contrato celebrado con dicha Compañía y con lo espuesto por la Oficina de Ingenieros: entréguese á dicha Compañía, prévia la correspondiente espropiacion de los que no lo estén, los siguientes terrenos: la parte que falta para los treinta metros que debe tener la vía, entre los kilómetros tres y veinte y dos de la línea; una cuadra cuadrada frente al kilómetro tres y medio; lo que falta para los treinta métrros que debe tener la vía desde Villa María á Córdoba; los sitios designados para estaciones en la misma estension de Villa María á Córdoba; los sitios designados para casillas dentro de la misma estension; y cuatro cuadras cuadradas para una casilla de peones camincros, frente al kilómetro trescientos setenta y ocho y medio. A sus efectos dirijanse las notas correspondientes al procurador Fiscal de la Seccion de Santa-Fé y al Comisionado Nacional Dr. D. Rafael Garcia, acompañándoles cópia autorizada de los informes de la Oficina de Ingenieros, de 20 de Junio último y 1.º del corriente, y recomendando á este último, active la espropiacion

de los terrenos incluidos en la concesion del Gobierno á la Compañía, que no hayan sido aún espropiados. Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 10 de 1873.

Visto este expediente, con lo espuesto por la Contaduria General y la Oficina de Ingenieros, y lo dictaminado por el Procurador General de la Nacion: contéstese al agente del Gobierno en Lóndres sobre este asunto, que la Compañía del Ferro-Carril Central Argentino, tiene la facultad de tomar las medidas que juzgue convenientes para levantar los fondos necesarios para atender á los gastos que demanden las obras que aun haya que ejecutar en el camino, pero que cualquiera resolucion que adopte, en nada efectará las obligaciones del Gobierno en cuanto á la garantia acordada, no reconociendo para sus efectos, conforme á lo estipulado, sinó un capital de seis mil cuatrocientas libras por milla, en el cual se considerarán incluidas todas las erogaciones que requiriese el servicio de cualquier empréstito ú otra operacion que se efectuase con el objeto espresado.

Y estando recibido dicho ferro carril, solo provisoriamente, para que lo sea de una manera definitiva, la Oficina de Ingenieros procederá á reconocerlo, informando sobre su estado y si ha sido construido, así como las especificaciones y demas accesorios, con arreglo al contrato.

Comuníquese esta resolucion á dicho agente con la nota

acordada, al Director Residente de la Compañía en esta ciudad y demas que corresponda; publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO
ULADISLAO FRIAS.

Comisionado Nacional para la espropiacion.

Córdoba, Noviembre 15 de 1873.

*Al Exmo señor Ministro en el Departamento del Interior, Dr.
D. Uladislao Frias.*

Tengo la satisfaccion de participar á V. E. que la espropiacion de los treinta méetros que ocupa la vía férrea desde esta ciudad hasta completar las cuatro leguas, y que últimamente se dignó V. E. ordenar que se hiciese, está ya al terminarse, pues solo faltan uno ó dos propietarios con quienes no se ha podido aun terminar el arreglo.

Esta operacion que era dificil y dispendiosa por la division de la tierra en pequeñas propiedades y por la aproximacion á esta ciudad, se ha llevado á cabo con un éxito completo, haciendo observar la ley de espropiacion, y por consiguiente, casi sin gravámen para el tesoro de la Nación.

Terminados los arreglos con los propietarios que aun no han convenido, pasaré los documentos de propiedad al representante de la Compañía del F. C. C. A. si V. E. no opinase de otra manera.

En cuanto á la otra espropiacion de la legua á uno y otro costado de la vía. el señor Ministro de Hacienda y yo no hemos cesado en la gestion de este importante asunto para ter-

minarlo.—A fines del mes ppdo., recabé una orden del Juzgado Seccional, para que se notificase á los propietarios que resisten la espropiacion, comparezcan á seguir el correspondiente juicio si no aceptan el precio ofrecido.

El señor Ministro de Hacienda, para evitar dilaciones y efujios ha nombrado una persona que lleve la enunciada orden y la haga deligenciar convenientemente. Con esta medida creemos que terminará la espropiacion de los que la han resistido hasta ahora.

Además, estoy dispuesto á hacer uso del art. 3.º de la ley de espropiacion que faculta al Gobierno ó á sus mandatarios, para pedir la ocupacion judicial, consignando al precio ofrecido y no aceptado por el propietario.—Medida que solo adoptaré con los que tengan pretenciones exageradas y resistan toda conciliacion prudente y equitativa.

Tengo la mayor satisfaccion en ofrecer á V. E. mi distinguida consideracion.

Dios guarde á V. E.

Rafael Garcia

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 21 de 1873.

Avisese recibo y publíquese.

FRIAS.

El Comisionado Nacional para la expropiacion de tierras.

Córdoba, Diciembre 20 de 1873.

*Al Exmo. Sr. Ministro en el Departamento del Interior, Dr.
D. Uladislao Frias.*

Ayer 19 del corriente tuve el honor de recibir la respetable nota de V. E. fecha 12 del mismo, en la que se digna participarme, que por resolucion del 9 del indicado mes, se ha dispuesto, que por la Administracion de Rentas del Rosario se me entreguen treinta y un mil quinientos noventa y tres pesos veinte y cuatro centavos fuertes, en la forma siguiente:—diez mil quinientos noventa y tres pesos ocho centavos fuertes inmediatamente: otra suma igual el 1.º de Enero del año entrante; y otra tambien igual el 1.º de Febrero del mismo año, de cuya inversion se rendirá cuenta en oportunidad.

De conformidad á lo que V. E. me enuncia en dicha nota, he preguntado por telégrama al Sr. Administrador de Rentas del Rosario, si estaba disponible la primera suma que debia entregarse inmediatamente; y me ha contestado que no existe orden ni libramiento al respecto, cuya circunstancia creo de mi deber ponerla en conocimiento de V. E. para que si ha habido algun olvido ó retardo en librar la orden correspondiente, pueda obviarse cualquier dificultad.

A mis comunicaciones anteriores sobre el estado de la espropiacion, debo agregar que para poder obtener la ocupacion judicial de los terrenos, cuyos propietarios resisten la espropiacion, solicité de S. S. el Señor Ministro de Hacienda, se dignase mandar informar al Departamento Topográfico sobre la área que correspondia á cada uno de dichos propietarios; y que hecho esto, se mandase liquidar por la Contaduria el precio que debia abonarse á cada uno con arreglo á la avaluacion

hecha por el perito D. Felix M. Olmedo (hijo), cuyos antecedentes se me pasarian originales para presentarme al Sr. Juez Seccional, haciendo la consignacion judicial del precio, y pidiendo la ocupacion de los terrenos.

S. S. el Sr. Ministro de Hacienda, ha ordenado que se haga todo lo que dejo enunciado; y se está tramitando este expediente.

Al mismo tiempo que se dan estos pasos con los que resisten la espropiacion, se siguen tramitando los expedientes de los que aceptan los precios ofrecidos, y estendiéndose las respectivas escrituras.

Tan luego que esto termine, elevaré á V. E. la cuenta justificada de la inversion de los dineros remitidos, acompañando á este efecto las órdenes originales que este gobierno libra contra mi, por el importe de cada escritura de espropiacion; y copia de las actas levantadas ante S. S. el Sr. Juez Seccional, por lo que respecta á los que han resistido la espropiacion. Estos documentos, que son el comprobante de los desembolsos hechos á favor del Gobierno de esta Provincia, conviene mucho que se conserven, como tengo manifestado con respecto á los remitidos ya en cuentas anteriores.

Tengo siempre una singular complacencia en ofrecer á V. E. mi consideracion y respeto.

Dios guarde á V. E.

Rafael Garcia.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 29 de 1873.

Avisese por el telégrafo la fecha en que se remitió el libramiento á la Administracion de Rentas del Rosario, recomendándose nuevamente á la Contaduria el cuidado de los documentos que se espresan, y publíquese.

FRIAS.

El Procurador Fiscal de Santa Fé.

Rosario, Febrero 12 de 1874.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Tengo el honor de acusar recibo á la nota de ese Ministerio fecha 15 del pasado, y en contestacion paso á informar á V. E. lo siguiente á cerca de la espropiacion y entrega á la Empresa del Ferro Carril Central Argentino, de los terrenos á que se refiere la resolucion gubernativa de 5 de Julio del año pasado en sus dos primeros puntos.

Como oportunamente tuve el honor de anunciarle á V. E. el oficio en que se me comunicaba la precitada resolucion llegó á mi poder á mediados de Octubre pasado: é inmediatamente me puse en comunicacion con los representantes en esta. de la empresa del Ferro Carril Central Argentino, con el objeto de acordar la manera mas breve y menos dispendiosa de dar exacto cumplimiento á lo ordenado por el Exmo. Gobierno de la Nacion en su resolucion citada.

Fué por ese medio y con los objetos indicados, que convenimos con el representante de la Empresa, en que esta haria levantar por sus ingenieros un plano detallado de los terrenos á espropiarse, demostrativo del área que á cada propietario tomase la lonja de terreno con otros, que á aquella debe entregarse entre los kilómetros 3. 22.

Al adoptar el procedimiento indicado, me proponia dos primordiales objetos: 1.º cumplir con la recomendacion de ese ministerio de dar los pasos necesarios á fin de obtener en venta particular lo que hubiese que espropiar; y 2.º hacer mas breve y menos dispendiosa esa operacion, que llevada por los pesados trámites judiciales podria prolongarse por mucho tiempo, en atencion al gran número de propietarios á quienes ella afectara.

Convenido con la empresa lo que dejo espresado, esperé la formacion del plano durante un mes, vencido el cual exiji su presentacion. Fué entónces que el representante de aquella, me manifestó que habia tocado con inconvenientes insuperables para su formacion, y que esperaba que el infrascrito adoptase las medidas que creyese convenientes para dar cumplimiento á las órdenes que el Exmo. Gobierno habia transmitido.

Esto tenia lugar á principios de Diciembre pasado, y como no quedase al que suscribe otro recurso que el de pedir judicialmente la determinacion del área á expropiarse, y proceder á esa operacion por los trámites de derecho; y como, por otra parte, estaba próxima la clausura del Juzgado de Seccion, determiné esperar la apertura de los Tribunales, para iniciar la gestion correspondiente.

La cuarentena establecida en Córdoba para las procedencias de esta Provincia, impidió al Sr. Juez Nacional abrir el juzgado en la época determinada por la ley; y recien al principiar este mes ha empezado á funcionar ese Tribunal, época en la que recien me fué posible presentarme pidiendo la mensura del área á expropiarse, para proceder á esa operacion teniendo en cuenta las instrucciones de ese Ministerio, tan luego como el plano á levantarse me haga conocer las porciones de terreno que á cada propietario debe tomar la lonja á entregarse.

Tal es Exmo. Sr. el estado en que se encuentra la Comision que V. E. se dignó confiarme por nota fecha 8 de Julio del año pasado, y al manifestarlo así á ese Ministerio dejo cumplida la orden que se me trasmite en el oficio que contesto.

Dios guarde á V. E.

P. Nolasco Arias.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Febrero 23 de 1874.

Publíquese.

FRIAS.

Rosario, 18 de Febrero de 1874.

Sr. Procurador Fiscal de la Seccion de Santa Fé, Dr. D. Pedro Nolasco Arias.

A causa de haberme hallado ausente, he recibido con algun atrazo la nota que V. tuvo á bien dirigirme con fecha 9 del corriente.

Por ella en atencion á haber sido yo quien practiqué las mensuras para la espropiacion de los terrenos cedidos á la Empresa del Ferro-Carril Central Argentino y comprendido en esta provincia, se sirve V. proponerme la mensura y amojonamiento de la faja de terreno de treinta méetros de ancho que debe espropiarse en la misma via, desde el kilómetro 3 hasta el 22, y así mismo de una cuadra cuadrada de terreno frente al kilómetro 3 1/2; previniéndome que deberé levantar y presentar un plano de las referidas operaciones acompañándolo con un informe explicativo, determinando las propiedades que tome la zona á espropiar, con designacion de las personas á quienes pertenezcan y de las circunstancias que hagan conocer el perjuicio que en ellas cause la espropiacion por razon del fraccionamiento de las áreas y de todo lo demas que puede influir para determinar la indemnizacion á que se refiere el art. 16 de la ley Nacional de 13 de Setiembre de 1866, y para el mas acertado desempeño de la comision que el Exmo. Gobierno se ha servido confiarle. Y ademas, en la nota á que contesto me pide V. le manifieste el tiempo dentro del cual me comprometeria á terminar los indicados trabajos y cual seria la indemnizacion que exigiria por ellos.

Por el ejemplar impreso que remito á V. con la presente, de los trabajos que practiqué de la anterior Comision Nacional encargada de la espropiacion de las tierras cedidas á la empresa del Ferro-Carril Central Argentino en esta provincia, podrá

V. ver que conozco completamente cuales son los trabajos que deben efectuarse para que V. pueda encontrarse en situacion de poder desempeñar acertadamente la comision que le ha sido confiada.

Tengo algun conocimiento respecto de las propiedades que deben comprenderse en la zona á espropiar, y mediante él y decidido á consagrarme con todo empeño al trabajo que V. tiene á bien ofrecerme, creo podré terminarlo dentro del término de dos meses; pero no puedo contraer sobre este punto un compromiso que pueda perjudicarme: primero, porque es necesario buscar á todos los propietarios interesados y hay que adquirir todos los documentos de la referencia, la consecuencia de lo cual puede presentar dificultad en cuanto al tiempo: y segundo, por que es indispensable hacer el estudio de esos documentos y de todo cuanto se refiere á cada una de las propiedades que deben comprenderse en la espropiacion, para poder informar acertadamente todo lo que haya tanto respecto á derechos como respecto de ubicacion, antecedentes que serán á Vd. indispensables para desempeñar acertadamente su comision y que no pueden obtenerse sin la adquisicion de los documentos de la referencia.

En consecuencia, me comprometeria á terminar dentro de dos meses los espresados trabajos; consignándose que si la falta de documentos que no hubiera sido posible obtener dificultasen en parte el cumplimiento, se me concederá un nuevo término segun el caso lo requiera.

La compensacion por mis honorarios por esos trabajos incluyendo los gastos que hubiera que hacer en ellos, será del modo siguiente: *cuatrocientos* pesos fuertes por la mensura y amojonamiento de la faja de terreno á espropiar y por el relevamiento del plano correspondiente, en el que habrán de ser representados todos los cercos, edificios, plantios, mojones y todos los demas objetos que se comprendan en ella, principalmente todo aquello que se encuentre de coneccion con las

propiedades, sus valores, límites etc. pagadero á la entrega del mencionado plano, que deberá efectuarse en el término de un mes, y veinte pesos fuertes por cada una de las propiedades que se comprendan en la espropiación: es decir, por estudio y extracto de los documentos de cada una de ellas, determinación de su ubicación, etc. cuyo importe me será abonado al entregar el plano catastral y la memoria correspondiente.

Por si V. juzgare necesario precisar la cantidad á que ascendería el gasto total de la mensura creo del caso prevenirle que considero serán como cuarenta las distintas propiedades que se comprendan en la zona á espropiar, y que bajo esa base puede señalarse una cantidad fija. Podrá consignarse la condición de que quedo obligado por término de dos meses después de la entrega de esos trabajos á subsanar á mis expensas cualquiera falta que pudiera encontrarse en ella, plazo que el Exmo. Gobierno podría fijar para que los propietarios se presentasen á hacer sus reclamaciones por desconformidad con mis informes, sea esta sobre sus derechos, sea sobre la ubicación de sus áreas ú otras circunstancias de interés.

Dios guarde á V.

Julian de Bustinza.

Buenos Aires, Marzo 26 de 1874.

En virtud de lo espuesto por el procurador Fiscal de la Sección de Santa Fé y la Oficina de Ingenieros, acéptase la propuesta que hace el Sr. D. Julian Bustinza para ejecutar los trabajos que indica en su comunicación del 18 de Febrero último á dicho procurador Fiscal, debiendo abonársele por ellos, la cantidad de mil doscientos pesos fuertes por la 1.^ª

operacion y ochocientos por la 2.ª, segun espresa aquella oficina.

Avisese en respuesta á dicho Procurador Fiscal, comuniquese á la Oficina de Ingenieros y á la Contaduria, acompañándose á esta cópia de la comunicacion citada del Sr. Bustinza.

SARMIENTO

ULADISLAO FRIAS.

FERRO CARRIL CENTRAL ARGENTINO

Primer año de explotación

1^o MAYO 1866 Á 30 ABRIL 1867

Producto del Tráfico

Por 16,298 pasajeros.....	\$f. 40621 96
« Importe de multas.....	408 50
« Exceso de equipaje y perros.	4408 32
« Encomiendas.....	370 70
« 3,312 toneladas de carga...	24256 03
« Ganancia en cambios.....	430 33
	<hr/>
	\$f. 70195 84

Gastos

A Salarios.....	\$f. 19293 32	
« Abasto de la via.....	4086 49	
« Carbon.....	15634 55	
« Varios gastos....	273 19	
« Compensacion.....	162 73	
« Impresiones y papel.....	4014 50	
« Articulos para las estaciones...	4014 70	
« Gastos menores.....	485 35	41964 83
	<hr/>	
	\$f. 28231 01	

Buenos Aires, 20 Marzo 1874.

Guillermo Becher,

V^o B^o—F. Vivas.

FERRO CARRIL CENTRAL ARGENTINO

Segundo año de explotación

1^o MAYO 1867 á 30 ABRIL 1868

Producto del Tráfico

Por 14,029 pasajeros y 4,678 id. de tropa..	\$f.	68597	50
« exceso de equipajes.....		3193	75
« encomiendas.....		516	08
« caballos, carruages y perros		3050	13
« 19,311 toneladas de carga.....		141893	22
« varios		2337	99
« utilidades en cambios.....		1087	71
		<hr/>	
	\$f.	220676	38

Gastos de explotación

53 p.8 sobre el producto bruto.....	\$f.	116958	48
		<hr/>	
	\$f.	103717	90
		<hr/> <hr/>	

Buenos Aires, 20 Marzo 1874.

Guillermo Becher.

V^o B^o—F. Vivas.

FERRO CARRIL CENTRAL ARGENTINO

Tercer año de explotacion

1^o MAYO 1868 Á 30 ABRIL 1869

Producto del Trafico

Por 24,899 pasajeros y 2429 id. tropa.....	\$f.	81884	17	½
« multas.....		152	46	
« perros y exceso de equipaje.....		6883	11	
« encomiendas.....		948	07	
« 28,781 toneladas de carga.....		241359	17	
« utilidad en cambio.....		870	73	
	\$f.	<u>332097</u>	<u>71</u>	<u>½</u>

Gastos

Gastos de explotacion 53 p. ¢ sobre el pro- ducto bruto del trafico.....		176011	78	
	\$f.	<u>156085</u>	<u>93</u>	<u>½</u>

Buenos Aires, 20 Marzo 1874.

Guillermo Becher.

V^o B^o — F. Vivas.

FERRO CARRIL CENTRAL ARGENTINO

Cuarto año de explotacion

1^o MAYO 1869 Á 30 ABRIL 1870

Producto del Tráfico

Por 31,270 pasajeros y 2,354 id. de tropa.	gf. 108967	77	½
« conducción de caballos.	4294	50	
« « de carruajes.	3176	50	
« « de perros.	189	48	
« exceso de equipajes.	4231	85	
« encomiendas.	1343	45	
« 32,680 toneladas de carga.	266804	90	
	<hr/>		
	gf. 386007	67	½

Gastos

Gastos de explotacion 53 p.8 sobre el pro- ducto bruto del trafico.	204584	5	½
	<hr/>		
	gf. 181423	62	
	<hr/>		

Buenos Aires, 20 Marzo 1871.

Guillermo Becher.

V = B = — F. Vivas.

FERRO CARRIL CENTRAL ARGENTINO

Quinto año de explotación

1^o MAYO 1870 A 30 ABRIL 1871

Producto del Tráfico

Por 34,795 $\frac{1}{2}$ pasajeros.....	\$f. 137601
« 2,220 pasajeros «Soldados».	11430 72
« Exceso de equipaje y perros	7044 06
« encomiendas.....	8047 77
« Varios.....	808 70
« 36,319 toneladas carga.....	428823 27
	<hr/>
	\$f. 593755 52

Gastos

Gastos generales.....	\$f. 20864 25	
« del tráfico.....	75226 34	
« de locomotoras.....	92431 12	
« de carruages y wagones...	14290 97	
« mantencion de la via.....	81553 52	
« de talleres.....	13689 78	
« de administracion en Buenos Aires y Londres.....	34652 80	332778 7
	<hr/>	
		\$f. 260976 74

Buenos Aires, 20 Marzo 1874.

Guillermo Becher.

V^o B^o—F. Vivas.

FERRO CARRIL CENTRAL ARGENTINO

Sesto año de explotacion

MAYO 1871 — ABRIL 1872

Producto del Tráfico

Por 52,280 $\frac{1}{2}$ pasajeros.....	\$f. 156046 49
« 3,939 $\frac{1}{2}$ pasajeros de tropa.	11336 61
« exceso de equipaje y perros.	6068 62
« encomiendas.....	8631 89
« varios.....	1766 18
« 63,872 toneladas de caga...	649646 15
	<hr/>
	\$f. 833495 94

Gastos de explotacion

Gastos generales.....	\$f. 32350 47	
« del trafico.....	84668 10	
« de locomotoras.....	107525 85	
« Composturas de carruages.	12438 59	
« Mantencion de la via....	77266 38	
« de talleres.....	12235 99	
« de administracion en Buenos Aires y Londres £ 7272...	35632 80	362118 18
		<hr/>
		\$f. 471377 76
		<hr/> <hr/>

Buenos Aires, 20 Marzo 1874.

Guillermo Becher.

FERRO CARRIL CENTRAL ARGENTINO

Septimo año de explotacion

AÑO 1872 Á ABRIL 1873

Producto del Tráfico

Por 68,584 pasajeros y 3,367 tropa	\$f. 163738	68
Por conduccion de perros.	149	33
« « de equipajes.	6220	79
« encomiendas.	8496	24
« 59,873 toneladas de carga.	608928	89
« Intereses.	4006	56
« varios.	1798	93
« telegramas.	10993	59
« descarga de buques.	8971	36
« Yuca (ramal).	520	99
« arriendos	1304	27
« derecho de transferencia.	35	57
	<hr/>	
	\$f. 812165	20

Gastos de explotacion

Mantencion de la via, Obras & &. \$f. 99076	64
Locomotoras y talleres.	147416 79
Compostura de carruages y wago- nes.	14803
Gastos de trafico.	101617 87
Gastos generales.	84815 58 447729 88
	<hr/>
	\$f. 364435 32

Buenos Aires, 20 Marzo 1874.

Guillermo Becher.

V^o B^o — F. Vivas.

Contaduría General de la Nación

Buenos Aires, 21 de Marzo 1874

A S. E. el Sr. Ministro del Interior Dr. D. Uladislao Frias.

En cumplimiento de lo ordenado en la nota de ese Ministerio, fecha 13 del corriente mes, la Contaduría adjunta siete planillas que demuestran por año, el producto del tráfico, su procedencia, gastos y liquido producto, del Ferro Carril Central Argentino en los siete años de su explotación.

Dios guarde al señor Ministro.

Francisco Vivas.

F. Uriburu
Secretario.

Buenos Aires, Marzo 24 de 1874.

Avisese recibo y publíquese.

FRIAS.

**Cesion de tierras por el Gobierno de Córdoba,
para satisfacer los gastos de las espropiadas
para el Ferro-Carril Central.**

Los Representantes de la Provincia, reunidos en Asamblea General, sancionan con fuerza de—

LEY

Art. 1^o Autorízase al P. E. de la Provincia para ceder al de la Nación todos los terrenos, que en la estension de una legua á cada lado que recorra el ferro-carril del Rosario á Córdoba, se encuentren en el territorio de esta, á objeto que pueda ofrecerlos á los concesionarios de dicha obra para ser destinados á la inmigracion.

Art. 2^o Queda así mismo autorizado para adquirir el dominio de todos los terrenos ante-dichos que fueren de propiedad particular, ya sea por permuta, por terrenos fiscales, en estension igual ó mayor, segun la calidad y circunstancias relativas, ó por medio de la espropiacion en último extremo, la que en este caso se declara por causa de utilidad pública.

Art. 3^o En caso de la espropiacion ó permuta de que habla el artículo anterior, se nombrará una Comision formada por dos peritos nombrados por el Gobierno y el interesado y de un tercero nombrado por ambos, quienes procederán al avaluo de los terrenos que hayan de espropiarse ó permutarse.

Art. 4^o Para satisfacer los gastos que demande la espropiacion, se destina el producto de la venta de terrenos fiscales, que se autoriza al Poder Ejecutivo para ejecutarla de conformidad á la ley de 6 de Octubre del 62, y en la escala que fuera necesaria, salvando la cantidad asignada en el Presupuesto General del presente año.

Art. 5^o Si el producido de esta venta fuese insuficiente

para cubrir el valor total de la indemnizacion, el Poder Ejecutivo dará cuenta á la Legislatura para proveer inmediatamente al déficit con algun otro arbitrio.

Art. 6^o Comuníquese al P. E.

Sala de Sesiones de Córdoba, Abril 12 de 1863.

JOSE M. MENDEZ.
Benjamin de Igarzabal.
Secretario.

Departamento de Gobierno.

Córdoba, Abril 13 de 1863.

Téngase por Ley de la Provincia, comuníquese, publíquese y dése al Registro Oficial.

POSSE.
SATURNINO M. LASPIUR.

Es copia—

J. S. de Bustamante.
Sub-Secretario.

Departamento de Hacienda.

Córdoba, Julio 4 de 1868.

Al Poder Ejecutivo de la Provincia.

Deseando el Gobierno facilitar por todos los medios posibles la pronta adquisicion y entrega de las tierras cedidas á la empresa del Ferro-Carril Central Argentino, y consideran-

do: 1^o que una parte de estas tierras no se puede obtener sino comprándola por medio de contratos privados ó espropiándola segun la ley de la materia, para lo que se necesitan recursos de que el Gobierno carece actualmente; 2^o que la ley de 13 de Abril de 1863 afectó las tierras de la Provincia á este objeto, autorizando al Gobierno para venderlas y proporcionarse con su producido estos recursos; 3^o que para hacer la enajenacion con ventaja, sin precipitacion, es mas conveniente proporcionarse el dinero dándolos mientras tanto en garantia; 4^o que ya sea para darlos en garantia como para enajenarlos, es indispensable indicar especialmente las tierras que se destinan con este objeto, sin que el Gobierno pueda darles otro destino, mientras no se obtenga el fin indicado anteriormente, de conformidad á la ley de 20 de Agosto de 1864.

ACUERDA Y DECRETA:

Art. 1^o Se destina especial y exclusivamente á la adquisicion de los recursos que son necesarios para la compra y espropiacion de las tierras que se deben entregar á la Empresa del Ferro-Carril Central Argentino, las siguientes:

Terrenos fiscales del Departamento de San Justo.

1^o Núm. 36, série B. con superficie de tres leguas cuadradas.

2^o Núm. 31, série B. superficie, cuatro leguas cuadradas.

3^o Núm. 32, série B. superficie, tres leguas, quinientas veinte cuadras cuadradas.

4^o Núm. 35, série B. superficie, tres leguas cuadradas.

5^o Núm. 37, série B. con tres leguas cuadradas.

6^o Núm. 42, série B. superficie de tres leguas, [mil

trescientas veinte y una cuadra, mil quinientas varas cuadradas.

7^o Núm. 40 série B. superficie de tres leguas cuadradas.

8^o Núm. 39, série B. superficie de tres leguas cuadradas.

9^o Núm. 33, série B. superficie, una legua, mil diez cuadras cuadradas

10. Núm. 29, série B. cuatro leguas cuadradas.

11. Núm. 47, série B. tres leguas, mil ciento noventa y siete cuadras cuadradas.

12. Núm. 21, série B. superficie cuatro leguas cuadradas.

13. Núm. 25, serie B. superficie, cuatro leguas cuadradas.

14. Núm. 38, série B. tres leguas cuadradas.

15. Núm. 27, série B. cuatro leguas cuadradas.

16. Núm. 63, série B. superficie dos leguas, mil doscientas cincuenta y seis cuadras, dos mil ciento veinte varas cuadradas.

17. Núm. 54, série B. superficie, una legua, mil ciento sesenta y dos cuadras, nueve mil cien varas cuadradas.

18. Núm. 52, série B. superficie tres leguas seiscientas sesenta y nueve cuadras, siete mil quinientas varas cuadradas.

19. Núm. 50, série B. cuatro leguas, ciento ochenta y siete cuadras, dos mil cien varas cuadradas.

20. Núm. 51, série B. superficie tres leguas, mil doscientas veinte y siete cuadras, cuatro mil quinientas varas cuadradas.

21. Núm. 26, série B. cuatro leguas cuadradas.

22. Núm. 28, série B. cuatro leguas cuadradas.

23. Núm. 45, série B. superficie, dos leguas, mil ciento once cuadras, diez y nueve mil quinientas varas cuadradas.

24. Núm. 44, série B. superficie dos leguas, mil doscientas cuarenta y una cuadra, siete mil cuatrocientas varas cuadas.

25. Núm. 49, série B. dos leguas cuadradas.

26. Núm. 46, série B. superficie dos leguas, novecientas setenta y dos cuabras, nueve mil cien varas cuadradas.

27. Núm. 34, série B. de dos leguas ochocientas veiente cuabras cuadradas.

28. Núm. 24, série B. cuatro leguas cuadradas.

29. Núm. 23, série B. cuatro leguas cuadradas.

30. Núm. 20, série B. de dos leguas, mil novecientas cuarenta y dos cuabras, diez y siete mil varas cuadradas.

31. Núm. 48, série B. superficie tres leguas, ochocientas ochenta y tres cuabras, cuatro mil quinientas varas cuabras.

32. Núm. 49, série A. superficie cuatro leguas, setecientas diez y seis cuabras, seis mil varas cuadradas.

33. Núm. 4, série A. superficie una legua, trescientas treinta y una cuadra, seis mil cuatrocientas quince varas cuadradas.

34. Núm. del Departamento Union, superficie de cuatro leguas, ochocientas doce cuabras, siete mil trescientas ochenta varas cuadradas.

35. Núm. 82, série A. superficie de dos leguas, cuatrocientas cincuenta y una cuadra, nueve mil doscientas varas, setenta y cinco centímetros de vara cuadrada.

Art. 2^o Para obtener los recursos indicados se darán estas tierras en garantía ó se venderán, segun lo que sea mas conveniente á los intereses de la Provincia.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Oficial.

PEÑA.

CAYETANO R. LOZANO.

J. S. de Bustamante,
Sub-Secretario.

Es copia--

Departamento de Gobierno.

Córdoba, Setiembre 16 de 1868.

El Poder Ejecutivo de la Provincia.

Por cuanto. La Honorable Asamblea Provincial, ha sancionado lo siguiente :

Los Representantes de la Provincia, reunidos en Asamblea General, sancionan con fuerza de --

LEY

Art. 1º Queda derogada la ley de Agosto 20 de 1864, por la que se fijaba en cuarenta suertes de tierras fiscales, de las entonces ya medidas, la cantidad destinada por el artículo 3º de la ley de 12 de Abril de 1863 para los gastos de espropiacion de los terrenos cedidos al Gobierno de la República para la Empresa del Ferro-Carril Central.

Art. 2º La superficie de terreno destinado al objeto indicado en el artículo anterior, se arreglará á lo dispuesto en los artículos 2º, 3º y 4º de la ley de 12 de Abril de 1862, que se declaran vijentes.

Art. 3º Además de la enajenacion conforme á la ley de Octubre 6 de 1862, autorizada por el artículo 4º de la ley de Abril 12 de 1863, el Gobierno queda facultado para hacer sobre la parte de tierras fiscales que sea necesaria para la espropiacion fijada, la operacion de crédito que sea necesaria para obtener los fondos que requiere dicha espropiacion.

Art. 4º Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para contratar la venta privada de terrenos fiscales, á los efectos que espresan los artículos anteriores, señalándose como minimum la cantidad de setecientos pesos bolivianos por legua cuadrada, debiendo someter á la Honorable Legislatura,

los contratos que hiciera por una cantidad menor á la indicada.

Art. 5^o Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones, en Córdoba, á 15 de Setiembre de mil ochocientos sesenta y ocho.

AURELIO CUENCA.
Ignacio Garzon,
Secretario.

Y por tanto, en virtud de la facultad conferida por el inciso 3^o, artículo 52 de la Constitución Provincial, ha resuelto promulgarla, por tanto :

ACUERDA Y DECRETA :

Art. 1^o Téngase por ley de la Provincia, comuníquese, publíquese y dése al Registro Oficial.

PEÑA.
CAYETANO R. LOZANO.

El Comisionado del Gobierno de Córdoba.

Buenos Aires, Noviembre 30 de 1868.

Al Exmo. Sr. Ministro de Estado en el Departamento del Interior, Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield.

Encargado por el Gobierno de la Provincia de Córdoba, de manifestar al Exmo. Gobierno de la República las dificultades que han retardado la adquisición de los terrenos concedidos á la Empresa del Ferro-Carril Central, en todo el trayecto de

la via, como igualmente de solicitar el concurso del Exmo. Gobierno de la Nacion á fin de salvarlas, he representado á V. E. en diversas conferencias á que me ha hecho el honor de admitirme, no solo la importancia de aquellas dificultades, sino las razones que á mi juicio persuaden que la espropiacion de los terrenos será mas retardada y se hará mas difícil y dispendiosa, si ella queda, como hasta hoy, encargada esclusivamente al Gobierno de la Provincia.

Para evitar, pues, aquellas dificultades y llevar á cabo cuanto antes las obligaciones que por diversas sanciones de su legislatura y actos de su gobierno se ha impuesto la Provincia de Córdoba, de contribuir á que aquella obra se realice, me permito proponer á V. E. las siguientes bases que en nada difieren de las que fueron aceptadas con respecto á la Provincia de Santa-Fé, relativamente á los terrenos concedidos por ella para la misma Empresa.

1^o El Gobierno de Córdoba cede al Exmo. Gobierno de la República, todos los terrenos fiscales situados en la zona de una legua á cada lado de la via férrea en toda la estencion fijada en el contrato de 19 de Marzo de 1863, á fin de que ellos sean entregados á la Empresa.

2^o Procurará igualmente el Gobierno de Córdoba obtener la propiedad de los terrenos particulares, situados en la misma zona, siempre que pueda convenir con los propietarios de ellos en una permuta por los terrenos fiscales limitrofes ú otros, bajo la base de superficies iguales ó de una quinta parte mas de terrenos fiscales, en los casos que estos fueren de inferior calidad. Los terrenos que se obtengan en esta forma serán igualmente cedidos al Exmo. Gobierno de la República, inmediatamente despues de su adquisicion con el mismo objeto anteriormente espresado.

3^o Las propiedades privadas, situadas en la misma zona, que no pudieran adquirirse por permuta, serán espropiadas por el Exmo. Gobierno Nacional por medio del comi-

sionado ó procurador que nombre, cediendo el Gobierno de la Provincia de Córdoba, en virtud de las autorizaciones conferidas por su Legislatura en Leyes de Abril 13 de 1863, y 16 de Setiembre del corriente año de 1868, para satisfacer los gastos de la espropiacion, los siguientes terrenos fiscales comprendidos en el territorio actualmente poblado de aquella Provincia :

1^o Treinta y cinco suertes de tierras detalladamente numeradas en el Decreto del Gobierno de Córdoba de 4 de Julio del presente año, que se adjunta en copia legalizada, comprendiendo una superficie total de ciento doce leguas, seiscientas veinte y cuatro cuadras, cinco mil ochocientas sesenta y cinco varas cuadradas, medidas y divididas en lotes, y cuyos planos y descripcion serán puestos á disposicion del Exmo. Gobierno de la República, una vez que estas bases sean aceptadas.

2^o Los terrenos fiscales comprendidos en los Departamentos de San Justo, Rio Tercero, Rio Segundo, Union y Rio Cuarto, que comprenden una superficie superior al total de los anteriores en la parte que estos no bastaren á reembolsar el importe del precio de espropiacion y gastos de mensura y division de los terrenos.

Tales son las bases que tengo el honor de proponer á V. E., creyendo consultar del mejor modo posible las conveniencias de la Provincia y de la Nacion, y ofrecer á esta los recursos suficientes para hacer efectiva la espropiacion sin grávanen para su propio Tesoro.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Luis Cáceres.

Buenos Aires, Diciembre 3 de 1868.

Contéstese lo acordado.

VELEZ SANSFIELD.

Es copia—

J. S. de Bustamante.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 3 de 1868.

Al señor Comisionado del Gobierno de Córdoba.

El abajo firmado, Ministro del Interior, ha recibido la comunicacion del señor Comisionado de Córdoba, de 30 de Noviembre y habiéndola elevado al conocimiento del señor Presidente de la República, debe contestarle: Que el Gobierno Nacional acepta en todas sus partes las cesiones de territorio que hace el Gobierno de Córdoba para compensar las espropiaciones de las leguas de territorio que faltan que entregarse á la Compañía del Ferro-Carril, y espera la concurrencia que le promete el Gobierno de Córdoba para obtener el mejor resultado en los cambios ó enajenaciones que se hagan de los terrenos cedidos.

El Gobierno Nacional va á nombrar al Dr. García, por su Comisionado en aquella Provincia para recibirse de los terrenos cedidos por el Gobierno de Córdoba y para espropiar las cincuenta y siete leguas que deben entregarse á la Compañía del ferro-carril. Ese señor necesitará algunos conocimientos sobre los terrenos y otros auxilios para el mejor desempeño de su comision, y el Gobierno espera que se le facilitarán en todo lo que dependa del Gobierno de la Provincia.

Dios guarde al señor Comisionado muchos años.

DALMACIO VELEZ SANSFIELD.

Es copia—

J. S. de Bustamante.

Departamento Topográfico.

Córdoba, Agosto 29 de 1873.

Al Sr. Comisionado Nacional Dr. D. Rafael García.

Remito á vd copia de las suertes fiscales números 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53 y 54 Série B del Departamento de San Justo, la 4^{ta} Série A del mismo Departamento y la 82 y 96 Série A del Departamento Union, cedidas por el Gobierno de la Provincia al de la Nacion, por decreto de 4 de Julio de 1868 en compensacion de los gastos que este último tomó á su cargo para la espropiacion de los terrenos cedidos á la Empresa del Central Argentino. En cada una de las suertes remitidas se encontrará su superficie correspondiente.

En cuanto á la núm. 44 Série B del Departamento San Justo comprendida tambien en el anterior decreto y vendida últimamente por equivocacion, el Gobierno por nota fecha 27 del presente ha dispuesto ceder en reemplazo de aquella, los números 69 y 72 de la misma Série y Departamento conteniendo ambas una superficie total de *tres leguas mil quinientas quince cuadras seis mil ciento cuarenta y siete varas cuadradas*, escediendo es'a superficie á la de la suerte núm. 44 ya vendida en *una legua doscientos sesenta y tres cuadras veinte mil ciento cuarenta y siete varas cuadradas*: que deberá tenerse en cuenta para las entregas sucesivas que tiene que hacer este Gobierno.

La núm. 21 Série B de San Justo, comprendida igualmente en el decreto de 4 de Julio, no se envía por no haber sido remitida á esta oficina.

Aprovecho esta oportunidad para asegurar al Sr. Comisionado mi consideracion y respeto.

Dios guarde á vd.

Santos Nuñez.

Comisionado Nacional para la espropiacion de tierras.

Córdoba, Agosto 30 de 1873.

Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Por la nota original del Sr. Presidente del Departamento Topográfico de esta Provincia, Dr. D. Santos Nuñez que me permito acompañar, se instruirá V. E. que con fecha de ayer se me han remitido los planos de los terrenos fiscales que van numerados.

Se instruirá así mismo, que la suerte fiscal núm. 44 comprendida entre las que debia entregar este Gobierno por el convenio de 4 de Diciembre de 1868 ha sido vendida por una equivocacion segun espone el Dr. Nuñez; y que por este motivo ha resuelto ceder en reemplazo de aquella las suertes números 69 y 72 de la misma Série y Departamento, aun cuando contiene mayor superficie.

He creído que el Exmo. Gobierno Nacional no sufrirá perjuicios con dicha sustitucion; sin embargo corresponde á V. E. deliberar si se conforma ó no con la enunciada alteracion.

Tambien se digna prevenirme el Sr. Presidente del Departamento Topográfico, que no envíe el plano de la suerte núm. 21 Série B de San Justo, comprendida en la treinta y cinco que se compromete á entregar por el art. 1^o del convenio

referido para compensar los gastos de espropiacion; porque el espresado plano no ha sido remitido á su oficina.

Los planos de las suertes enumeradas en la nota adjunta, tengo satisfaccion de remitirlas en tubo de lata lacrado y rotulado para el Ministerio del Interior.

Por el art. 2^o del convenio precitado, el Gobierno de Córdoba debe entregar terrenos fiscales en los Departamentos de San Justo, Rio 3^o, Rio 2^o, Union y Rio 4^o, en la parte que no bastasen las suertes mencionadas para reembolzar el importe del precio de espropiacion.

Habiendo tratado sobre este punto con S. S. el Sr. Ministro de Hacienda Sr. Garzon, me asegura que se entregarán terrenos fiscales en San Justo y Rio 4^o tan luego que se midan; y que los ubicados entre Rio 3^o y 2^o luego que aprueben las mensuras hechas, porque hay cuestiones que se ventilan ante los tribunales.

Me estiendo en esplicaciones para que V. E. con pleno conocimiento de todo pueda hacerme las indicaciones que crea conducentes.

Me es grato reiterar á V. E. mi singular respeto y consideracion.

Dios guarde á V. E.

Rafael Garcia.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 11 de 1873.

A la oficina de Ingenieros, para que informe, y avisese en respuesta.

FRIAS.

Exmo. señor:

La oficina ha recibido los planos anexos á la presente nota y los conserva á la disposicion del Superior Gobierno: pero no tiene conocimiento si la sustitucion de los lotes números 69 y 72 dados en cambio del lote núm. 44 (todos de la Série B) vendidos por equivocacion, afectará los intereses del Gobierno, pues no conoce ni el convenio celebrado entre el Superior Gobierno y el de la Provincia de Córdoba, ni el valor relativo de los lotes sustituidos.

La oficina debe hacer presente á V. E., que si el Gobierno Nacional ha de disponer de los terrenos dados por el de Córdoba, se necesitarán ademas de los planos los títulos correspondientes.

Buenos Aires, Setiembre 18 de 1873.

Pompeyo Moneta.

Buenos Aires, Setiembre 26 de 1873.

Agregándose en cópia legalizada todos los antecedentes relativos á este asunto, vuelva á la oficina de Ingenieros para que informe.

FRIAS.

Exmo. señor:

Confrontando el decreto de 4 de Julio de 1868, anexo en cópia con la nota 29 de Agosto de 1873 del Departamento Topográfico, acompañando los planos á los cuales se refiere el decreto citado, resulta que, ademas de la falta de la suerte núm. 44, á la cual se propone en sustitucion las suertes números 69 y 72 misma Série y mismo Departamento y de la suerte

núm. 21 por la cual el Sr. Comisionado Nacional, Dr. D. Rafael García, ha gestionado la sustitucion por el número 74 Série B Departamento San Justo, faltaba todavia la suerte núm. 49 Série A de 4 leguas de superficie mencionada en el inciso 32 del decreto citado.

Algunos números difieren tambien por la estension.

De otro lado resulta, que los números de que se hace entrega al Gobierno, hay tambien la suerte número 43 que no estaba comprendida en el decreto de 4 de Julio.

En resúmen, la estension de los terrenos mencionados en dicho decreto, es de 114 leguas, 251 cuabras y 715 varas cuadradas, mientras que los terrenos de que se han entregado los planos, miden una superficie total de 113 leguas, 697 cuabras y 7995 varas cuadradas.

La oficina, aun cuando no hay un balance perfecto de las áreas, aun cuando no hubiese equivalencia en el valor de los terrenos sustituidos (y sobre eso no conociendo los terrenos de que se trata, no puede tener ninguna opinion), cree que pueda aceptarse por bien hechas estas sustituciones, porque no tienen ninguna importancia, desde que se desprende de los arreglos hechos entre el Gobierno de la Provincia y el de la Nación, que la cesion de esos terrenos es solamente hasta compensar al Gobierno Nacional de los gastos que ha tenido por la espropiacion, y que en el caso que estos no alcanzaran á compensarlo, el Gobierno de Córdoba cederia tantos terrenos que posee en los Departamentos de San Justo, Rio 3^o, Rio 4^o, Rio 2^o y Union, de una estension doble de los que hace ahora entrega al Gobierno Nacional.

Es, pues, una cosa que no tiene objeto, establecer una balance rigurosa entre los terrenos que debían darse y los que se dan efectivamente, pero el exámen de los documentos anexos, da lugar á una observacion de un interés bien superior y que merece la atencion de V. E,

En las condiciones ofrecidas con fecha 3 de Diciembre de

1868 por el Sr. D. Luis Cáceres al Gobierno Nacional y aceptadas por este en la misma fecha, dice: que los terrenos ofrecidos deben bastar á reembolzar al Gobierno Nacional del importe del precio de espropiacion y gastos de mensura y division de los terrenos; pero no se mencionan los intereses del capital empleado en la espropiacion.

Al ofrecer tales bases al Gobierno de la Nacion, el Sr. Comisionado Cáceres comprenderá, como lo espresa al concluir su nota, que el Gobierno Provincial ofrecia recursos suficientes para hacer efectiva la espropiacion, sin gravámen para el Tesoro de la Nacion.

Supone esta oficina que habia sido en vista de eso que se han aceptado y por consiguiente se debe implicitamente entender que el Tesoro Nacional será integralmente compensado de unos gastos que tocan á la Provincia de Córdoba.

Tratándose de que ya han pasado algunos años desde que se ha hecho la espropiacion; que talvez van á pasar muchos otros antes que se vendan los terrenos en cuestion y que por consiguiente los intereses representan una suma considerable que puede alcanzar y hasta pasar al capital empleado en la operacion, parece á la oficina que antes de tomar ultteriores resoluciones de esos terrenos, seria de necesidad convenir con el Gobierno de la Provincia de un modo esplicito el cómo y en qué medida se compensarán esos intereses.

Al concluir esta nota, la oficina espresa el deseo de que los planos de las diferentes suertes de tierras ofrecidas al Gobierno que deben servir para la venta, sean hechos sobre papel de suficiente resistencia, y no como lo están en un papel trasparente tan débil que no se puede manejar sin romper; que todos lleven el sello del Departamento, ademas de lo que se ha indicado anteriormente que vengan acompañados de los títulos de propiedad.

Buenos Aires, Noviembre 25 de 1873.

Pompeyo Moneta.

Buenos Aires, Enero 13 de 1874.

En virtud de lo que resulta de este expediente, y con lo espuesto por la oficina de Ingenieros, salvo en lo concerniente á intereses por las cantidades que el Tesoro Nacional se pagasen en la espropiacion de tierras en la Provincia de Córdoba, para el Ferro-Carril Central Argentino, que no se estipularon ni fué la mente del Gobierno cobrar.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o El Comisionado Nacional, Dr. D. Rafael García, recibirá del Gobierno de la Provincia de Córdoba, por la cesion que este hizo á la Nacion, segun el inciso 1^o base 3^{ra} de la nota de 30 de Noviembre de 1868 de su encargado al efecto, Dr. D. Luis Cáceres, para satisfacer los gastos de la espropiacion mencionada, las 35 suertes de tierras á que se refiere el Presidente del Departamento Topográfico de aquella Provincia, en su nota de 29 de Agosto último á dicho Comisionado Nacional, quien recabará del mismo Gobierno los correspondientes titulos de las referidas suertes de tierras y los planos de ellas, como indica la oficina de Ingenieros.

Art. 2^o A los efectos del inciso 2^o de la base y notas citadas del encargado del Gobierno de Córdoba, la Contaduría General pasará al Ministerio del Interior la cuenta detallada de los gastos que la Nacion ha hecho hasta la fecha, en la espropiacion de tierras para el Ferro-Carril Central de la Provincia de Córdoba.

Art. 3^o Comuníquese á quienes corresponde, publíquese é insértese en el R. N. con sus antecedentes.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Comisionado Nacional para la espropiacion de tierras.

Córdoba, Febrero 11 de 1874.

Al Exmo. señor Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Tuve la satisfaccion de recibir la nota de V. E. fecha 13 de Enero último y acuerdo del Exmo. Gobierno de 13 del mismo, referente á los títulos de trasmision de las 35 suertes de tierras entregadas por el Gobierno de Córdoba en cumplimiento del convenio de 30 de Noviembre de 1868.

Tan luego que me impuse del contenido de dicho acuerdo y nota de V. E., en que se digna facultarme para que acepte la indicada trasmision si se hace por escritura pública, y disponga si aquella ha de verificarse por un decreto de Gobierno ó por instrumento público: pedí una conferencia á S. S. el Sr. Ministro de Hacienda para arreglar este asunto en la forma mas conveniente, y despues de cambiar ideas al respecto se acordó, que pasaria una nota haciendo presente la exigencia del Exmo. Gobierno Nacional, y que entónces se mandaria por un decreto estender la correspondiente escritura pública de cesion, la misma que yo aceptaria en virtud de la facultad que V. E. me confiere.

El dia 7 del corriente pasé la nota convenida, y S. S. despues de informarse de los antecedentes de la materia, vá á decretar

en la forma acordada. Igualmente ordenará que se saque otra copia de los planos de las 25 suertes de tierras en otro papel mas consistente para que puedan conservarse en el Departamento de Ingenieros.

Inmediatamente que se estienda la escritura y me entreguen los planos, tendré la satisfaccion de remitir todo á V. E.

Tengo la complacencia de reiterar á V. E. mi respeto y consideracion, pudiendo asegurarle, que no hay sacrificio capaz de quebrantar mi celo por los negocios que me están encomendados; y que el Gobierno puede descansar en esta ccnfianza.

Dios guarde á V. E.

Rafael Garcia.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Febrero 25 de 1874.

Publiquese.

FRIAS.

— —

Departamento de Hacienda.

Córdoba, Febrero 26 de 1874.

El Poder Ejecutivo de la Provincia.

Habiendo autorizado el Exmo. Gobierno Nacional por decreto de 13 de Enero último al Sr. Csmisionado Dr. D. Rafael

García para recibir las tierras que el Gobierno de esta Provincia debe darle en pago de las sumas que le ha anticipado y de las que deberá entregarle para pagar la espropiación de las tierras cedidas á la Empresa del Ferro-Carril Central, y estando aceptado por el Gobierno de la Provincia el precio fijado á aquellas tierras por el de la Nación en virtud de la autorización que confiere al Gobierno el artículo 4^o de la ley de 16 de Setiembre de 1868 y de acuerdo con el dictámen del Departamento Topográfico.

ACUERDA Y DECRETA :

Art. 1^o Entréguese al Sr. Comisionado Nacional, Dr. D. Rafael García las tierras destinadas por decreto de 4 de Julio de 1868 para pagar la espropiación de las que han sido cedidas á la Empresa del Ferro-Carril Central.

Art. 2^o La Mesa de Hacienda hará estender la correspondiente escritura pública, transfiriendo al Gobierno Nacional la propiedad de dichas tierras, debiendo al efecto pasarse á la indicada mesa en cópia autorizada el decreto mencionado en el artículo 1^o y la nota de precios presentada por el Comisionado Dr. García.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Oficial.

ALVAREZ.

B. DE IGARZABAL.

Está conforme—

V. J. Martinez.

Oficial 1^o

Gobierno de la Provincia de—

Córdoba, Febrero 28 de 1874;

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

En contestacion á la nota de V. E. de 21 de Enero último, tengo el honor de acompañar á la presente, copia autorizada del decreto de 26 del actual, mandando entregar al señor Comisionado Nacional, Dr. D. Rafael Garcia, las tierras determinadas por decreto de 4 de Julio de 1868 para pagar la espropiacion de las que han sido cedidas á la Empresa del Ferrocarril Central.

Con tal motivo, me honro en ofrecer á V. E. mi respetuosa consideracion y estima.

Dios guarde á V. E.

JUAN A. ALVAREZ.

B. DE IGARZABAL.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Marzo 7 de 1874.

Avíseme recibo y publíquese.

FRIAS.

Buenos Aires, Abril 8 de 1874.

En virtud de lo que resulta de este expediente, el Comisionado Nacional, Dr. D. Rafael Garcia, recibirá del Gobierno de Córdoba, las treinta y cinco suertes de tierras á que se refiere

el decreto de 13 de Enero del Gobierno Nacional, al precio por legua que indica la planilla que ha acompañado, es decir, ciento tres leguas, á ochocientos pesos y treinta á mil.

Comuníquese, públíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.



FERRO-CARRIL VILLA MARIA A RIO 4^o

Oficina de Ingenieros Nacionales.

Buenos Aires, Junio 10 de 1873.

Al Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Tengo el honor de elevar á manos de V. E., para su aprobacion, las tarifas de pasajeros, encomiendas y carga, que han de rejir el servicio de explotacion del Ferro-Carril Andino, de Villa Maria al Rio 4^o.

Para la confeccion de las tarifas de pasajeros, se han tomado por base las que actualmente rijen en el Central Argentino. En cuanto á la carga, la Oficina ha creido conveniente introducir una rebaja de un 10 p^o próximamente, calculando á razon de 7 centavos fuertes la tonelada de 1.^o clase, 5 centavos la de 2.^o, y 3 centavos la de 3.^o

Con respecto á la clasificacion de las cargas, se ha adoptado por ahora, la que sigue el Central Argentino, con el objeto de facilitar el servicio reciproco de ambas lineas, y simplificar la contabilidad, hasta tanto el personal adquiere mayor práctica.

Estando para entregar al servicio público la línea férrea mencionada, me permito recomendar al Sr. Ministro, el pronto despacho de este asunto.

Dios guarde á V. E.

Knut Lindmark.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 10 de 1873.

En uso de las facultades que la ley sobre la materia confiere al P. E., apruébanse las tarifas que se acompañan, de pasajeros, encomiendas y carga, del Ferro-Carril á Rio 4. ° Avisese en respuesta, previniéndose á la Oficina de Ingenieros, las trasmita á los empleados de dicho Ferro-Carril; comuníquese á la Contaduria General, publíquese é insértese en el Registro Nacional, con esta nota y dichas tarifas.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

FERRO-CARRIL ANDINO

Tarifa de pasajeros.

IDA

	PRIMERA CLASE				SEGUNDA CLASE			
	Fuertes	Centavos	Bolivianos	Reales	Fuertes	Centavos	Bolivianos	Reales
Rio 4 ^o á—								
General Cabrera..	1	77	2	3	1	06	1	3
Velez Sarsfield....	2	85	3	6	1	71	2	6
Villa Maria.....	4	40	5	3	2	46	3	2
<i>General Cabrera</i>								
Velez Sarsfield....	1	08	1	4	—	65	—	7
Villa Maria.....	2	33	3	1	1	49	2	7
<i>Velez Sarsfield</i>								
Villa Maria.....	1	24	1	5	—	74	1	—
Rio 4 ^o á—								
Córdoba.....	8	38	11	—	5	51	7	0
Belle Ville.....	5	80	7	1	3	80	5	—
Rosario.....	11	80	15	00	7	80	10	—

IDA Y VUELTA

Rio 4 ^o á—								
General Cabrera..	2	65	3	4	1	59	2	4
Velez Sarsfield...	4	28	5	5	2	57	3	3
Villa Maria.....	6	15	8	1	3	69	4	7
Rio 4 ^o á—								
Córdoba.....	12	63	16	5	7	97	10	4
Belle Ville.....	8	82	11	5	5	40	7	1
Rosario.....	17	67	23	2	11	40	15	—

NOTA—Los boletos de ida y vuelta servirán para cuatro días, á contar desde el día de la fecha.

Tarifa de encomiendas—Precio por arroba ó fraccion.

	Fuertes	Centavos	Bolivianos	Reales
<i>Rio 4.º</i>				
<i>Rio 4.º á—</i>				
General Cabrera	—	10	—	1
Velez Sarsfield	—	19	—	2
Villa Maria.....	—	29	1	—
<i>General Cabrera</i>				
Velez Sarsfield.....	—	10	—	1
Villa Maria.....	—	19	—	2
<i>Velez Sarsfield</i>				
Villa Maria.....	—	10	—	1
<i>Rio 4.º á—</i>				
Villa Maria.....	—	29	—	3
Córdoba.....	—	58	—	6
Belle Ville.....	—	38	—	3
Rosario.....	—	76	—	1
<i>Villa Maria</i>				
Córdoba.....	—	29	—	3
Belle Ville.....	—	10	—	1
Rosario.....	—	48	—	5

Tarifa de carga—Precio por tonelada

Primera clase

	Fuertes	Centavos	Bolivianos	Centavos
Rio 4.º á—				
General Cabrera.....	2	47	3	25
Velez Sarsfield.....	4	—	5	31
Villa Maria.....	5	75	7	54
<i>General Cabrera</i>				
Velez Sarsfield.....	1	50	1	96
Villa Maria.....	3	25	4	—
<i>Velez Sarsfield</i>				
Villa Maria.....	1	75	2	29

Segunda clase

Rio 4.º á—				
General Cabrera.....	1	75	2	29
Velez Sarsfield.....	2	85	3	75
Villa Maria.....	4	10	5	38
<i>General Cabrera</i>				
Velez Sarsfield.....	1	10	1	44
Villa Maria.....	2	35	3	08
<i>Velez Sarsfield</i>				
Villa Maria.....	1	25	1	64

Tercera clase

Rio 4.º á—				
General Cabrera.....	1	05	1	37
Velez Sarsfield.....	1	70	2	23
Villa Maria.....	2	45	3	24
<i>General Cabrera</i>				
Velez Sarsfield.....	—	65	—	85
Villa Maria.....	1	40	1	84
<i>Velez Sarsfield</i>				
Villa Maria.....	—	75	—	98

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 28 1873.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1.º La Administracion del Ferro-Carril de Villa Maria á Rio 4º, entregará cada quince dias á la Administracion de Rentas Nacionales del Rosario, las entradas de dicho ferro-carril, deduciendo de la primera entrega que haga, el importe de los sueldos y sobre-sueldos de los empleados, correspondientes á los primeros dias del mes de Julio próximo pasado, en que se abrió el Ferro-Carril al servicio público.

Art. 2.º La administracion de dicho Ferro-Carril pasará al Ministerio de Hacienda y á la Contaduria General, el estado mensual de las entradas y salidas del mismo Ferro-carril, así como á la Contaduria General, á los efectos de la ley, la liquidacion orijinal que cada mes debe practicar con el Ferro-carril Central Argentino, conforme al contrato celebrado con este último, aprobado el 11 de Febrero del presente año; remitiendo cópia de dicha liquidacion al espresado Ministerio.

Art. 3.º La misma administracion presentará al Ministerio del Interior, con la anticipacion necesaria, un presupuesto mensual de los sueldos de los empleados del Ferro-carril; y otro de los gastos que el mismo demande; á fin de que oportunamente sean satisfechos, para que el servicio público no sufra entorpecimiento alguno.

Art. 4º Comuniquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento de Hacienda.

Córdoba, Agosto 22 de 1873.

El Poder Ejecutivo de la Provincia.

Debiendo el Gobierno de la Provincia proceder á la entrega de los terrenos que deben espropiarse para el Ferro-Carril de Villa Maria á Rio 4.º de conformidad á la ley 10 de Setiembre de 1869.

ACUERDA Y DECRETA:

Art. 1.º Comisionase al Agrimensor D. Félix M. Olmedo (hijo), para que á nombre del Gobierno de la Provincia, haga la espropiacion de los mencionados terrenos de acuerdo con la ley citada.

Art. 2.º El comisionado nombrado se pondrá de acuerdo con el Ingeniero Nacional encargado de dicho camino, tomando de él los antecedentes que pueda servir á la determinacion y ubicacion de las superficies espropiables.

3.º Por el Ministro de Hacienda se le darán las instrucciones correspondientes, y por el Departamento Topográfico los datos necesarios al Comisionado Olmedo.

Art. 4.º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Oficial.

ALVAREZ.
TOMÁS GARZON.

Es copia—

B. F. Martinez.
Oficial 1º.

Gobierno de—

Córdoba, Agosto 23 de 1873.

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

En el interés de entregar á la mayor brevedad posible este Gobierno los terrenos cedidos al Ferrocarril de Villa-Maria á Rio 4.º, ha espedido el decreto núm. 165, que en copia legalizada tengo el honor de acompañar, comisionando al Agrimensor D. Félix M. Olmedo (hijo), para que practique la espropiacion de esos terrenos.

Con tal motivo, reitero á V. E. mi distinguida consideracion.

Dios guarde á V. E.

JUAN ANTONIO ALVAREZ.

TOMAS GARZON.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 21 de 1873.

Informe la Oficina de Ingenieros.

FRIAS.

Exmo. Señor:

Esta Oficina solo tiene que indicar á propósito de la espropiacion de los terrenos para el ferrocarril á Rio 4.º que, el ancho de la zona de la línea debe ser de treinta metros ó sean quinientos metros á cada lado del eje de la vía.

En cuanto á la área de las estaciones, la Oficina escribe al

señor Dahlquist para que se ponga de acuerdo con el Agrimensor Sr. D. Félix M. Olmedo y haga trazar sobre el terreno los límites de la misma.

Buenos Aires, Octubre 9 de 1873.

Pompeyo Moneta.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Octubre 16 de 1873.

Avisese recibo, acompañándose copia autorizada del informe de la Oficina de Ingenieros, publíquese con el decreto de su referencia en el «Boletín Oficial» y comuníquese á los efectos que hubiera lugar á la Oficina de Ingenieros, Contaduría General, Administrador del Ferro-Carril á Rio 4.º, y al señor Comisionado Nacional, para la Espropiacion en Córdoba, Dr. Garcia.

SARMIENTO:
ULADISLAO FRIAS.

Comision Nacional para la expropiacion de tierras.

Córdoba, Agosto 22 de 1873.

Al Exmo. Señor Ministro del Interior Dr. D. Uladislao Frias.

Oportunamente tuve la satisfaccion de comunicar á V. E. que se habian allanado las dificultades que habian obstado para que el Exmo. Gobierno de Córdoba mandase poner en posesion al de la Nacion de los terrenos fiscales, ubicados á uno

y otro costado del Ferro-Carril á Rio 4^o., y que SS el Sr. Ministro de esta Provincia Dr. Garzon habia ordenado que se me diese la posesion indicada.

De conformidad á lo que se dignó V. E. comunicarme por telégrama he remitido al Sr. Administrador del Ferro-Carril Andino, los planos de los terrenos ubicados á uno y otro costado de la vía y la órden para la posesion espedida por este Gobierno á fin de que pueda tomarla con citacion de colindantes.

Reitero á V. E. mi particular respeto y consideracion.
Dios guarde á V. E.

Rafael Garcia.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Agosto 28 de 1873.

Publiquese.

FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 11 de 1873.

Visto el reglamento que la Oficina de Ingenieros ha presentado y se le encargó para la Administracion del Ferro-Carril de Villa-Maria á Rio 4^o., con lo espuesto por la Contaduría General, apruébase dicho reglamento con las modificaciones en él incorporadas á que se refiere el anterior informe de la misma Contaduría.

Encárguese á la Oficina de Ingenieros, de poner en ejecucion el espresado reglamento y de hacer imprimir los modelos de los formularios que acompaña y se necesitan.

Comuníquese á quienes corresponda, publíquese, ó insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Reglamentos del Ferro-Carril Nacional de Villa María á Rio 4 º.

INFORMES Y APROBACION DEL GOBIERNO

Buenos Aires, Febrero 7 de 1874.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Esta oficina remite á V. E. el Reglamento para el ejercicio del Ferro-Carril Nacional de Villa María á Rio 4 º, el que está dividido en las ocho secciones siguientes:

- 1 º Personal de la Administracion.
- 2 º Reglamento de contabilidad.
- 3 º Servicio de estaciones y trenes.
- 4 º Servicio de la vía.
- 5 º Reglamento de señales.
- 6 º Circulacion por la vía única.
- 7 º Servicio del tren rodante.
- 8 º Maquinistas y foguistas.

Se agregan tambien treinta y dos modelos de los cuadros, tablas, libros y demas formularios que se precisan.

Con respecto á la Administracion, que es la parte mas

importante requerida para la buena marcha del Ferro Carril, verá V. E. como en ciertas partes, el Reglamento está en oposicion con algunas disposiciones que han sido tomadas por el Gobierno en vía provisoria y que con la aprobacion del Reglamento vendrán á ser necesariamente derogadas.

No comprende un Reglamento de pasajeros, tanto porque puede servir el mismo que tiene el Ferro-Carril Central Argentino, como porque no siendo tan necesario, podria diferirse para mas tarde su compilacion.

Para pago de sueldos y demas gastos del Ferro-Carril, se ha adoptado un sistema que satisface á todas las exigencias del caso, simplificando las tramitaciones de expedientes, reduciendo al minimum el movimiento del numerario, lo que es de mucha importancia, y proveyendo al mismo tiempo á la seguridad que debe tener el Gobierno de que los gastos se hacen debidamente.

Como verá V. E., está provisto tambien el modo como debe tenerse la contabilidad y los registros estadisticos.

Cuando fuere aprobado este Reglamento con las modificaciones que V. E. creyera del caso, y se tratara de hacer la publicacion, será conveniente encargar á la oficina de asistir á ella para asegurarse de una buena ejecucion.

Dios guarde á V. E.

(Firmado)

Pompeyo Moneta.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 12 de 1873.

Pase á la Contaduría General para que informe, recomendándole el pronto despacho, á cuyo fin conferenciará con el

Jefe de la oficina de Ingenieros, quien está ya prevenido sobre el particular.

(Firmado)

FRIAS.

Número 3279.

Examinados los Reglamentos proyectados para el Ferrocarril Andino, la Contaduría nada tiene que observar, pues las pequeñas modificaciones que indicó al Sr. Jefe de la oficina de Ingenieros han sido aceptadas por este ó incorporadas en el lugar correspondiente.

Exmo. Señor :

Contaduría General, Noviembre 24 de 1873.

(Firmado)

Santiago S. Cortínez.

Buenos Aires, Diciembre 11 de 1873.

Visto el Reglamento que la oficina de Ingenieros ha presentado y se le encargó para la Administración del Ferrocarril de Villa María á Rio 4^o, con lo espuesto por la Contaduría General, apruébase dicho Reglamento con las modificaciones en él incorporadas, á que se refiere el anterior informe de la misma Contaduría.

Encárgase á la oficina de Ingenieros de poner en ejecución el espresado Reglamento y de hacer imprimir los modelos de los formularios que acompaña y se necesitan.

Comuníquese á quienes corresponda, publíquese é insértese en el R. N.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

**Reglamento del servicio de Estaciones y Trenes del
Ferro-Carril Nacional de Villa María á Río 4º**

CAPITULO I

DE LOS JEFES DE ESTACION

Art. 1º Cada estacion está bajo el mando, direccion y responsabilidad de los respectivos Jefes de Estacion.

Art. 2º Estos Jefes están bajo la inmediata dependencia del Administrador, pero deben tambien recibir órdenes de los Jefes de vía y tren rodante en lo relativo á sus servicios respectivos.

Art. 3º El servicio de una estacion comprende :

El servicio interior de la misma estacion ;

Las relaciones con el público en cuanto se refiere al movimiento de pasajeros, encomiendas, cargas, etc. ;

La seguridad de la circulacion de los trenes.

Esta última parte, es la mas importante del servicio, y á la que deben dar siempre una atencion preferente.

Art. 4º Tienen á sus inmediatas órdenes á los empleados de todas clases de su estacion, á quienes harán conocer los reglamentos, examinándolos de ellos una vez al mes por lo menos.

Igualmente están á sus órdenes los maquinistas, conductores y demas empleados de los trenes mientras permanezcan en su estacion, en todo lo relativo al servicio de los mismos, y ateniéndose á lo que sobre el particular determinan los reglamentos de la línea.

Cumplirán y harán cumplir exactamente, bajo su responsabilidad, los reglamentos de la línea y órdenes superiores respecto al servicio de la misma, asi como la ley de los Ferro-Carriles Nacionales del 18 de Setiembre de 1872.

Art. 5º Son responsables de la buena aplicacion, uso y conservacion de los edificios, dependencias, materiales y efectos que están bajo su inmediato cargo y vigilancia.

Harán fijar en puntos convenientes y visibles todas las tarifas, órdenes, reglamentos y disposiciones de cualquier clase que sean, que se refieran ó relacionen con el público ó tengan interés para éste.

Impedirán el que en los edificios y dependencias se fijen avisos, carteles ó auuncios de ningun género, estraños al servicio de la línea, sin que reciban préviamente orden superior para ejecutarlo.

Art. 6^o Llevará un registro en el que cópie exactamente todas las órdenes superiores que reciba, con especialidad las referentes al servicio público, á fin de que puedan ser consultadas en todo tiempo por los empleados de la estacion.

Art. 7^o Diez minutos antes de la llegada de un tren, deberá cesar todo movimiento y maniobra de máquinas y carruajes, en todas las vías que comuniquen directamente con la vía general ó con aquella en que debe recibirse el tren.

Hará que las vías en que se reciban los trenes queden completamente libres, y examinará el estado y posicion de las agujas, cambios de vía, discos, semáforos, etc.

Art. 8^o Los wagenes existentes en la estacion, deberán estar siempre con los frenos apretados.

Si carecen de frenos, deberá pasarse un palo largo que atravesiese dos de las ruedas para que las impida girar.

Art. 9^o Los wagoes estarán constantemente cerrados, excepto en los momentos de recibir carga y reconocimiento interior.

Todos los situados en una vía deberán en lo posible estar en-ganchados entre sí.

Estas precauciones y cuidados deberán tenerse en todo tiempo, y mas especialmente en dias de viento.

Art. 10. El Jefe de estacion será responsable personalmente en todos sentidos de la escapada de los wagoes de su estacion impulsados por el viento.

Art. 11. Ningun tren podrá salir de la estacion antes de la

hora reglamentaria, ni detenerse en ella mas tiempo que el marcado en los itinerarios.

El servicio de trenes debe dirigirlo el Jefe de la estacion en persona, sin que por ningun motivo ni pretexto pueda escusarse de él.

Art. 12. Examinará antes de la salida si cada empleado está en su puesto, los coches y máquinas bien enganchados, las puertas bien cerradas y que los visitadores han terminado su reconocimiento.

Art. 13. Procurará que el servicio de trenes se haga con rapidez, exactitud y orden, sin voces, gritos ni ruidos.

Art. 14. Evitará que durante la permanencia de un tren en la estacion, los empleados conversen con los pasajeros y empleados de los trenes sobre asuntos estraños al servicio.

Art. 15. Tendrá dispuesto de antemano los equipajes y encomiendas, así como su correspondiente documentacion, á fin de que todo pueda ser entregado y cargado en el mas corto tiempo posible.

Art. 16. Dará parte por telégrafo de cualquier accidente ó hecho estraordinario que ocurriese y de que tuviese noticia, al Administrador y á los Jefes de las reparticiones a quienes interese el suceso, sin perjuicio de hacerlo mas detalladamente por escrito, aprovechando el paso del primer tren.

Art. 17. Los despachos de boletería y equipajes se abrirán un cuarto de hora antes de la salida de los trenes, ó mas pronto, si la afluencia de pasajeros lo hiciese necesario.

Se cerrarán dos minutos antes de la hora.

Art. 18. Los despachos de encomiendas estarán abiertos todas las horas que dure el servicio general de la línea, pero diez minutos antes de la salida de un tren estarán dispuestos á ser cargados y terminada su documentacion.

Art. 19. Los despachos de carga estarán abiertos desde las siete de la mañana á las cinco de la tarde en los meses de

Abril á Setiembre, y de seis de la mañana á seis de la tarde los restantes, exceptuándose los días festivos.

Art. 20. No se hará entrega de equipajes ni encomiendas durante la permanencia de un tren en la estación.

Tampoco se hará entrega de las cargas en las estaciones donde se careciese de un empleado exclusivamente encargado de este servicio.

Art. 21. Los Jefes de Estación vigilarán la carga y descarga de los efectos y su buena colocación en los almacenes y wagones.

Harán el recuento de los billetes con mucho cuidado y serán responsables de las faltas ó averías que resultaren después de cargados los wagones y extendidas las guías.

Art. 22. Aunque la línea no responde de las averías ocasionadas en cargas no cargadas aun ó entregadas ya á sus dueños, los Jefes de Estación están en el deber de ayudarles á ponerlas en salvo por todos los medios que tengan disponibles, en caso de sobrevenir una tormenta.

CAPÍTULO II

DE LOS GUARDA-AGUJAS

Art. 23. Los guarda-agujas dependen del jefe de estación en todo lo concerniente al servicio de la misma.

Del Inspector de la vía en lo relativo á la conservación de las agujas confiadas á su cargo.

Art. 24. Mantendrán siempre las agujas en perfecto estado de conservación, limpias y bien engrasadas. Diez minutos antes del paso de cada tren se cerciorarán minuciosamente de que se hallan en buen estado y maniobran perfectamente haciéndolas funcionar.

Art. 25. Desde el momento que un tren se halle á un kilómetro de distancia estarán en su puesto con una mano apo-

yada en la palanca de la aguja y fijando su atención alternativamente en la estacion y en el tren por si hubiere que transmitir una señal.

En la otra mano tendrán el banderín verde desarrollado indicando precaucion. De noche presentarán la luz verde al tren.

Art. 26. Si habiendo hecho mal un cambio se apercibiesen de ello despues de haberle atravesado la máquina, no lo alterarán hasta despues del paso del último carruaje, y prévio el retroceso del tren.

Art. 27. De cualquier deterioro, avería ó descomposicion que notase en las agujas á su cargo, dará parte inmediatamente al Jefe de estacion para que este lo avise al capataz mas próximo, y en caso necesario al Inspector de la vía.

Art. 28. Son personalmente responsables de cualquier choque, descarrilamiento ó avería que se ocasione por su mala intelijencia ó descuido, procediéndose contra ellos como haya lugar.

Art. 29. Cuando no se esperen trenes, estarán á las órdenes del gefe de estacion, para todo lo que este ordenase relativo al servicio de la misma.

Art. 30. Deberán conocer perfectamente todos los reglamentos.

Estarán provistos de un farol de señales: de un ejemplar del presente reglamento, y de otro del de señales y circulacion por la vía única, de los que firmarán el enterado antes de empezar sus servicios en la línea.

Art. 31. Tendrán así mismo las herramientas necesarias para el cuidado de sus agujas, las cuales le serán entregadas para el servicio de la vía, inventariadas y valoradas, respondiendo de su buen uso y conservacion.

CAPÍTULO III

DE LOS CONDUCTORES DE TRENES Y GUARDA-FRENOS

Art. 32. Los conductores de trenes tienen á su cargo :

La seguridad, policia y vigilancia de los trenes.

El servicio de pasajeros, equipajes, encomiendas y cargas.

El cumplimiento de todos los reglamentos en la parte que les concierne.

Art. 33. Se hallan á las órdenes del Administrador, pero recibirán las instrucciones de los demás gefes en lo relativo al servicio.

En la estacion en que residan estarán á las inmediatas órdenes del gefe de la misma.

En esta estacion habrá constantemente un libro en que se inscribirán todas las órdenes y disposiciones que interesen á los conductores.

Estos deberán examinarlo diariamente y firmar el enterado al pié de cada orden ó disposicion nueva.

Art. 34. Se presentarán en la estacion con sus guarda-frenos ó palanqueros, media hora antes de la salida del tren.

Se enterarán minuciosamente de la composicion del mismo, de la clase de efectos que lleva y del contenido de las guías y demás documentos que se le entreguen.

Revisarán por si mismos si todos los carruajes están bien enganchados ; si guardan el orden de colocacion que está prevenido.

Si tienen colocados y en buen estado los aparatos de señales ; si los frenos funcionan bien ; si se hallan presentes todos los empleados que deben marchar en servicio del tren.

Art. 35. Vigilará la carga de equipajes y encomiendas procurando su buena colocacion en los wagones para evitar golpes y desórdenes ; examinará si se hallan conformes en número y clase con los que señalan las guías.

Dará recibo de los bultos que tome á su cargo y le exigirá de los que entregue.

Art. 36. En marcha, es el jefe del tren y están á sus órdenes, en lo concerniente al servicio, los maquinistas y guarda-frenos,

En las estaciones depende del jefe de esta en todo lo que se refiere á su tren,

Art. 37. Dos minutos antes de marchar el tren examinará si las portezuelas están cerradas, todo lo que concierne al tren en orden y los empleados en sus puestos.

Anunciará la salida del tren con el silbato de mano, por medio de un silvido prolongado, tan pronto como reciba la orden del jefe de estacion y oiga el último toque de campana.

Art. 38. En marcha, revisará los boletos de los pasajeros guardando con estos urbanidad y cortesía,

Evitará el que estos ocupen una clase superior á la que marca su boleto, excepto en los casos en que faltare local en la clase que indique su billete; que los pasajeros suban ó bajen de los coches estando el tren en marcha; que suba al tren ningun pasajero con armas de fuego cargadas, ó que lleve objetos que por su excesivo tamaño, naturaleza ó mal olor molesten á los otros pasajeros, ni á los que por sus malos modales ó estado de embriaguez incomoden y ofendan á los demás.

Art. 39. Procurará que en un mismo carruaje no vaya mayor número de personas que las que á cada uno corresponde.

Cuando quede vacío algun coche cerrará las portezuelas y subirá los cristales y persianas.

Recojerá los efectos que hubiesen olvidado los pasajeros y los entregará en la estacion inmediata.

No permitirá que los pasajeros permanezcan en los balconillos de los coches

Art. 40. Al acercarse á las estaciones hará que los guarda-

frenos estén dispuestos para apretar los frenos tan pronto como se necesitasen.

A la llegada á las estaciones hará que uno de los guarda-frenos, publique delante de cada coche de pasajeros en voz alta y clara, el nombre de la estacion y el tiempo de parada.

Dos minutos antes de la marcha darán la voz de *al tren señores pasajeros*.

Son personalmente responsables de la buena ejecucion de los reglamentos.

Art. 41. No podrán los conductores ó guarda-frenos ausentarse sin licencia ni abandonar su servicio por ningun pretesto.

Los que contravinieren á esta disposicion serán dados de baja, sin perjuicio de la responsabilidad ante los tribunales á que hubiere lugar.

Art. 42. Los guarda-frenos se hallan á las órdenes del conductor, y deben obedecerle fielmente en todo cuanto este disponga relativo al servicio.

Estarán cerca de sus frenos no pudiendo abandonarlos sinó para cumplir algun servicio encomendado por el conductor, y volviendo inmediatamente á ellos.

Art. 43. En el último carruaje del tren habrá constantemente un empleado, que no podrá por ningun pretesto pasar á los otros carruajes del tren mientras este esté en marcha.

Art. 44. Al fin de cada viaje el conductor firmará un documento en el que se anote el trayecto recorrido, el tiempo empleado, retrasos, cargas y demas detalles relativos á la marcha del tren.

Este documento será entregado al gefe de la estacion con sobre al Adminisrador de la línea.

Art. 45. No podrán retirarse de la estacion sin prèvio permiso del gefe de la misma, entregando antes los bultos que trajeren de equipajes y otras clases, y enterándose de las órdenes de servicio para el dia siguiente.

Art. 46. Les está prohibido trasportar ningun bulto que no esté inscrito en las hojas, ni permitir que en los wagones destinados á los equipajes y encomiendas vayan personas estrañas á la linea.

Art. 47. Si en marcha se cayese algun bulto del tren, lo comunicarán al gefe de la estacion inmediata para que éste, telegrafiendo al de la anterior, se ponga de acuerdo con él para hacerlo recoger.

Art. 48. Los conductores y guarda-frenos irán cada uno provistos de los efectos siguientes:

Un farol de señales.

Un banderín rojo.

Otro verde.

Una caja de fósforos.

Un ejemplar del presente reglamento y otro del de la vía única y señales, de los que firmarán el empleado antes de empezar sus servicios en la linea.

Reglamento de señales del Ferrocarril Nacional de Villa María á Rio 4.º

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1º En todas partes y en todas horas se tomarán las mismas precauciones que si se esperase un tren.

La carencia absoluta de toda señal indica via libre, excepto en la entrada de las estacion es durante la noche.

Todos los empleados, cualquiera que sea su categoria, están obligados á respetar escrupulosamente las señales de todas clases.

Asi mismo están obligados á transmitir las por sí mismos, cuando esto contribuya á hacerlas mas perceptibles y eficaces y á dar cuenta inmediata de cualquiera infraccion que observaren.

CAPITULO II

CLASIFICACION DE LAS SEÑALES

Art. 2^o Las señales se clasificarán de la manera siguiente: Señales de oido, que se hacen con el silvato de la locomotora:

Con el silbato de mano;

Con la campana;

Señales de vista, que se hacen:

Con las banderas ó con los brazos durante el dia.

Con luces ó con hogueras durante la noche.

Señales fijas, que se hacen con discos ó semáforos, y corresponden generalmente á las estaciones, depósitos ó apartaderos.

CAPITULO III

SEÑALES DE OIDO

Art. 3^o Las señales con el silvato de la locomotora son las siguientes:

Un silvido prolongado significa atencion.

Dos silvidos breves y seguidos, significan apretar frenos ó parada. Repetido significa parar con urgencia.

Un silvido breve significa aflojar frenos.

Dos ó mas silvidos muy prolongados y con corto intervalo uno de otro, significa peticion de auxilio.—Si se inutilizase el silvido de la máquina, el maquinista deberá detener su tren inmediatamente, dar cuenta, y continuar á paso de hombre hasta la estacion inmediata.

Art. 4^o Las señales con el silvato de mano son las siguientes:

Un silvido prolongado significa adelante, y se emplea por los guarda-trenes para dar las salidas en las estaciones y puntos de parada;

Dos silvidos breves significan alto.

Art. 5^o Las señales con la campana corresponden exclusivamente á las estaciones y se hacen del modo siguiente:

Un toque ó repique de campana, un cuarto de hora antes de la salida del tren;

Un segundo toque cinco minutos antes, y deben los empleados de estacion proceder á cerrar puertas y hacer todo lo necesario para emprender la marcha;

Un tercer toque es la señal de estar dispuesto á partir.

Esta tercera señal no debe hacerse nunca sín prévia orden del Jefe de estacion.

Art. 6^o Las señales de vista son las siguientes:

La bandera estendida horizontalmente en sentido de la marcha del tren y arrollada, significa vía libre;

La bandera verde desplegada y colocada perpendicularmente á la vía, significa precaucion, disminucion de velocidad;

La bandera roja desplegada y colocada perpendicularmente á la vía, significa alto.

En ningun caso y por ningun concepto se debe pasar esta señal.

Art. 7^o Las señales con los brazos son las siguientes:

El brazo estendido horizontalmente y en direccion de la marcha del tren, significa via libre.

El brazo estendido horizontalmente y perpendicular á la vía, significa precaucion, disminucion de velocidad.

Los dos brazos levantados sobre la cabeza, significan alto.

Cualquier objeto de cualquier clase ó color, violentamente agitado, significa alto.

En ningun caso ni por ningun concepto debe desobedecerse

esta señal, aunque sea hecha por una persona extraña al servicio.

Art. 8^o Las señales de noche son las siguientes:

Una luz blanca significa via libre, adelante;

Una luz verde significa precaucion; disminucion de velocidad;

Una luz roja, significa alto.

En ningun caso y por ningun concepto debe pasarse esta señal.

Cualquiera luz, de cualquier clase que sea, violentamente agitada, significa alto.

Art. 9^o Las señales fijas se hacen con semáforos ó discos.

Con banderas plantadas sobre un jalon en cualquier punto de la via.

Por medio de cualquier señal especial, segun lo determinen las circunstancias, y previas las órdenes de servicio.

Art. 10. El brazo del semáfor estendido horizontalmente, significa alto;

El brazo del semáfor, formando un ángulo de 45 grados, con su columna principal, significa precaucion, disminucion de velocidad;

El brazo del semáfor caido confundiéndose con su columna significa via libre.

Art. 11. El disco vuelto de frente á la via, presentando su cara roja por completo, significa alto;

Medio vuelto, formando un ángulo de 45 grados con el eje de la via, significa precaucion, disminucion de velocidad;

Puesto de costado, significa via libre;

Art. 12. Tanto en los discos como en los semáforos se hacen las señales de noche por medio de luces.

La luz blanca, significa via libre;

La luz verde significa precaucion, disminucion de velocidad;

La luz roja, significa alto.

En todos los casos los trenes deben llegar á estas señales fijas

con precaucion, y de modo que puedan en caso necesario detenerse rápidamente.

La carencia total de luz en las señales fijas por la noche, significa alto.

En tal caso el tren debe detenerse y llamar la atencion repetidas veces por medio del silbato, á fin de que los empleados de la estacion se presenten á darle entrada.

CAPITULO IV

SEÑALES DE TRENES Y MÁQUINAS

Art. 13. Los trenes ordinarios que circulan durante el dia no llevarán señal alguna.

Durante la noche ó en dias de niebla llevarán las siguientes :

La máquina llevará á la cabeza dos faroles, uno blanco al pié de la chimenea y otro rojo sobre la traviesa ó cabezal de la misma.

El último carruaje llevará un farol rojo en el cabezal de detrás, y otro á cada lado en la parte superior de atrás y á las esquinas, que den luz roja hácia atrás y blanca hácia adelante.

Art. 14. Si la máquina viaja sola, llevará detrás del tender una luz roja.

Cuando se quiera anunciar un tren especial, se pondrá en el que le precede una bandera verde en uno de los ángulos de atrás de dicho tren, y de noche una luz verde que reemplaze á una de las rojas.

Si es máquina aislada llevará una bandera verde detrás del tender, si es de dia, y si es de noche una luz verde detrás, en vez de la roja.

Art. 15. Si el tren ó máquina especial han de regresar inmediatamente al punto de salida, llevarán una bandeta verde

ó luz verde, segun los casos, colocada en el frente de la máquina.

Los empleados de la via tendrán particular cuidado en observar al paso de los trenes si llevan alguna de estas señales, para esperar el paso del tren especial á su regreso así anunciado, con el objeto de vijilar la via y hacer las señales de reglamento.

Art. 16. Cuando por cualquier causa necesitase un Jefe de tren hacer detener el tren de que va encargado, llamará la atencion del maquinista por los medios siguientes :

Silvando repetidas veces con el silbato de mano ;

Apretando y aflojando alternativamente los frenos ;

Presentando la señal de alto por el costado derecho de su carruaje.

Esta señal debe ser repetida inmediatamente por los demas empleados del tren, y por los empleados de la via que la observasen.

Art 17. El maquinista hará uso del silbato :

Antes de poner su máquina en movimiento ;

Al aproximarse á las estaciones, agujas, puntos de empalme, pasos de nivel y desmontes en curva :

Siempre que sospechase que por cualquier motivo pudiera estar la vía interceptada ;

Cuando distinga personas ó animales sobre la vía ;

Cuando necesite parar el tren ó disminuir su velocidad ;

Y cuando haga aflojar los frenos .

Silvará con frecuencia en los dias de niebla ó tormentas de tierra .

Cuando se le presenten dos señales distintas á la vez, obedecerá siempre á la mas grave.

CAPITULO V

SEÑALES EN LA VÍA

Art. 18. Los discos ó semáforos solo se abrirán para dar

entrada á los trenes; inmediatamente que estos los hayan pasado se volverá á poner en ellos la señal de alto.

Art. 19. Se hará en la vía por los encargados de su vigilancia, la señal de precaucion, en los casos siguientes :

Quando diez minutos antes hubiese pasado otro tren en la misma direccion.

Quando por el estado de la via fuese necesario disminuir la velocidad.

En ambos casos el maquinista moderará su marcha y continuará sin esceder de 20 kilómetros por hora, silvando con frecuencia, hasta llegar á una estacion ó encontrar señales de vía libre.

Art. 20. Se hará la señal de alto :

Quando cinco minutos antes hubiese pasado un tren en la misma direccion.

Quando la vía estuviese interceptada por materiales ó inutilizada por cualquier causa ;

Quando el estado de la vía no permitiese marchar á una velocidad de 20 kilómetros por hora ;

En este caso el empleado encargado de la señal, despues de detenido el tren, comunicará instrucciones verbales al Jefe del tren y maquinista, para que pueda continuar su marcha.

Art. 21. Si las señales fuesen fijas y no hubiese cerca de ellas empleado alguno, el maquinista despues de detenerse continuará su marcha lentamente y silbando con frecuencia, hasta encontrar alguna otra señal ó una estacion.

Si la señal de alto fuese un disco ó semáfor de una estacion, el Jefe del tren enviará un empleado á esta para enterarse del motivo de hallarse la entrada cerrada.

Art. 22. Las señales se harán á 800 metros de distancia de uno y otro lado de los puntos en que exista interceptacion, averia ó cualquier otra causa que las motive.

En los dias de niebla ó tormenta de tierra, y en via descen-

dente cuando las pendientes sean de 8 milímetros en adelante, dichas señales se colocarán á 1,200 metros de distancia.

Art. 23. Cuando un tren ó máquina se pare en la vía por cualquier causa, el Jefe del tren deberá enviar inmediatamente un agente de cada lado á colocar las señales de alto en la forma y distancia prevenida.

Esta precaucion debe tomarse por corta que sea la parada, si el tren se halla cerca de alguna curva ó hubiese tormenta de tierra ó niebla.

Los empleados de la vía encargados de estas señales, deberán mantenerlas hasta 15 minutos despues de haberse puesto en marcha el tren.

En las máquinas que marchan aisladas, el maquinista queda encargado bajo su responsabilidad de llenar las funciones de Jefe de tren.

Art. 24. Las máquinas deberán parar tan pronto como vean la señal de alto, de cualquier modo que esta se haga.

Un banderín rojo desarrollado y caido á un lado de la vía, debe considerarse como una señal fija de alto, y obrar conforme previene el artículo 20.

Art. 25. Los empleados de la vía y estaciones darán parte diariamente de las señales que no hubiesen sido respetadas por los maquinistas, detallando las causas de la señal y el número del tren.

Los Jefes de tren y maquinistas darán parte de las señales mal hechas, de los banderines abandonados, de la falta de luz en los discos y otras análogas.

Art. 26. Cada empleado está encargado bajo su responsabilidad del buen entretenimiento, conservacion y arreglo de los aparatos y señales que tenga á su cargo.

Todos deberán cerciorarse con la debida anticipacion si estan en buen estado, y encenderán las señales de noche al ponerse el sol.

Art. 27. Todos los empleados del servicio activo estan

obligados á conocer y tener un ejemplar del presente reglamento y á declarar por escrito hallarse enterados de él antes de empezar sus servicios en la línea.

Reglamento del servicio del tren rodante del Ferrocarril Nacional de Villa María á Rio 4º

CAPITULO I

Art. 1º Al frente del servicio del tren rodante habrá un Inspector que será el Jefe nato de los maquinistas y fogoneros, obreros de talleres de todas clases, engrasadores y demas empleados de esta reparticion.

Art. 2º El Inspector corresponde directamente y por escrito con el Administrador de quien depende.

Tiene á su cargo.

La conservacion en buen estado y reparacion de las locomotoras, coches, wagones y carruajes de todas clases ;

La direccion y organizacion de los trabajos de talleres, montaje y conservacion de las máquinas, útiles y herramientas de todas clases.

La distribucion del servicio á todos los empleados de su reparticion.

Art. 3º Cumplirá y hará cumplir en la parte que á su servicio concierne, todos los reglamentos, órdenes y disposiciones superiores referentes á la línea.

Nombrará, suspenderá y dará de baja en el servicio á los empleados á sus órdenes dando cuenta de ello al Administrador.

Art. 4º Llevará los libros de la contabilidad de su reparticion en la forma y manera que se previene en el reglamento

especial de contabilidad, y los de la estadística de su servicio conforme á las instrucciones particulares que se den al efecto.

Formará y remitirá, en las épocas que en el mismo se determinan, los estados mensuales de gastos, consumos, etc., y demas documentos de la misma especie.

Art. 5^o Revisará diariamente el material de trenes y locomotoras existente en el punto de su residencia.

Se enterará de las observaciones que anotasen los maquinistas en sus boletines y en el libro de reparaciones, disponiendo inmediatamente la ejecucion de estas.

Art. 6^o Recorrerá la línea con alguna frecuencia para enterarse :

De como hacen el trabajo de la máquina y el servicio en la vía y estaciones los maquinistas y fogoneros;

Si conocen é interpretan bien los reglamentos de todas clases ;

Si las locomotoras se hallan en buen estado y funcionan regularmente todos sus órganos ;

Si los coches presentan algun defecto en su marcha de cualquier clase que sea ;

Si las bombas y accesorios de las tomas de agua se hallan bien cuidadas y conservadas :

Art. 7^o Se presentará con toda urgencia en cualquier punto de la línea en donde hubiese ocurrido un accidente ó siniestro, para cooperar á su pronto remedio y restablecer la circulación de los trenes.

Art. 8^o Entregará con la debida anticipacion las máquinas y vehículos necesarios para el servicio y composicion de trenes.

Presenciará, siempre que le fuere posible, la llegada y salida de todos los trenes en el punto en donde tuviese su residencia.

Art. 9^o Designará diariamente y por escrito los maquinistas y fogoneros que al dia siguiente deban hacer el servicio de trenes.

En esta órden que se fijará en punto conveniente en el depósito de máquinas, determinará la máquina que deben conducir, tren que han de remolcar, hora de salida y demas detalles que conceptúe necesarios.

Art. 10. Pasará una revista mensual á las herramientas de las máquinas, haciendo pagar á cada maquinista las que hubiese perdido ó deteriorado por negligencia suya.

Art. 11. Formará con la debida anticipacion para remitirlos al Administrador los pedidos de objetos que deban importarse del extranjero.

En ellos consignará la clase y calidad de los materiales, su forma, dimensiones y condiciones que deban llenar, acompañándolos de los datos y planos de todos géneros que fuesen necesarios para la mejor inteligencia y ejecucion del pedido.

Art. 12. Auxiliará al Administrador en la formacion de itinerarios de marcha de trenes, para que en estos se tenga en cuenta :

La carga que pueda arrastrar cada clase de máquinas en los distintos trayectos de la línea :

La velocidad mas conveniente para su tipo y construccion :

Las paradas necesarias para toma de agua y visita de la máquina ; y cuantas necesidades tenga el servicio del tren rodante que estén relacionadas con la composicion y marcha de los trenes.

Art. 13. Dará un parte semanal al Administrador de los hechos mas notables ocurridos en su servicio, tales como grandes retrasos de trenes, averías en las máquinas, accidentes, etc.

Art. 14. Dará al fin de cada mes, al remitirle los estados y documentos de gastos, un parte detallado de los principales trabajos hechos durante el mes trascurrido, importe, etc., y cuanto juzgue conveniente proponerle referente á mejoras y modificaciones.

Art. 15. Dirigirá cada trimestre al Administrador una me-

moria detallada de los gastos hechos por diversos conceptos en su reparticion, su inversion, trabajos ejecutados y reformas, modificaciones ó mejoras que conviniera hacer, acompañándolas en caso necesario de los datos, croquis y presupuestos correspondientes.

Acompañará á estos documentos los cuadros estadísticos del recorrido, consumo de locomotoras y wagones y demás que se determinen.

Art. 16. Al fin de Enero de cada año formará una memoria referente al servicio del año anterior en la que espese detalladamente todos los gastos hechos en su reparticion, inversion de los mismos, trabajos ejecutados y estado de las locomotoras, coches, wagones, herramientas y demás efectos que se hallen á su cargo,

Acompañará tambien los datos estadísticos correspondientes al año terminado.

Art. 17. Facilitará al Administrador los datos y noticias de todas clases que este le pidiere relativos á su reparticion, acompañándoles de todos los datos y esplicaciones que fuesen necesarias.

CAPÍTULO II

DEL MECÁNICO

Art. 18. El mecánico es el gefe inmediato de los operarios de talleres.

Asiste á estos durante las horas de trabajo.

Distribuye la obra á los obreros.

Ejecuta y hace ejecutar todas las disposiciones del Inspector de quien depende inmediatamente y le reemplaza en sus ausencias.

Art. 19. Es responsable de la buena ejecucion de los trabajos de los talleres cualquiera que sea su clase: de que en ellos se guarde el orden, aseo, compostura y puntualidad ne-

cesarias, y de que se cumpla exactamente cuanto previene el reglamento de los mismos.

Art. 20. Distribuye las herramientas á los obreros anotándolas con el precio en sus libretas : les entrega el material y piezas necesarias para sus trabajos ; saca personalmente del depósito y bodega todos los efectos y útiles que necesite para el taller, llevando el correspondiente pedido firmado por el Inspector, y entrega en la misma forma los viejos ó deteriorados é inútiles y sobrantes.

Art. 21. Revisa diariamente el trabajo de cada obrero y lo anota en su libreta ; examina con frecuencia el estado de las herramientas renovando las que fuesen necesarias, y dando parte al Inspector de las faltas cometidas sobre este particular.

Vigilará el servicio de los engrasadores y visitantes.

CAPÍTULO III

DE LOS TALLERES

Art. 22. Las horas de trabajo en los talleres variarán segun las estaciones del año, y se fijarán de antemano por el Inspector del tren rodante.

Los operarios no podrán entrar despues de la hora, ni salir antes de ella sin permiso, bajo pena de pérdida del medio dia.

Las entradas y salidas se anunciarán por medio de un toque de campana.

Art. 23 Cada operario tendrá una chapa ó contraseña con su correspondiente número de orden.

Al entrar en los talleres la depositarán en un tablero dispuesto al efecto y á la salida la volverán á recoger, sin cuyo requisito no se les abonará el sueldo aunque trabajen.

Art. 24. El que perdiere la contraseña abonará su valor,

dando parte en seguida á su gefe para que le sea reemplazada inmediatamente.

Ningun operario podrá entrar á trabajar pasados diez minutos despues del toque de campana.

Art. 25. Cada operario ejecutará el trabajo que se le encomiende y es responsable de su buena y pronta ejecucion.

Art. 26. Tendrán un cuaderno ó libreta en el que se anotarán las herramientas que les fueren entregadas con sus precios debiendo abonar las que perdiesen ó deteriorasen por su negligencia.

En otra libreta se les anotará diariamente el tiempo trabajado y los trabajos ejecutados.

Art. 27. Todo el que sin permiso se apodera de una herramienta que no le perteneciera, será multado por el valor de dicha herramienta.

El que se dedicare en el taller á trabajos ajenos al servicio, ó estrajera materiales ó herramientas, será despedido inmediatamente, sin perjuicio de otras medidas si fuese necesario.

Art. 28. Al ser despedidos ó retirarse ellos voluntariamente del servicio, no se les dará la cuenta, sin hacer antes entrega exacta de las herramientas y efectos que se les hubiesen confiado y consten en el inventario.

Art. 29. El que se ausente mas de dos dias seguidos sin autorizacion, ó que estando enfermo no avisare en el mismo término, será despedido.

Art. 30. Se prohíbe introducir bebidas espirituosas en los talleres, llevar perros ú otros animales, recibir visitas ni permanecer en ellos durante las horas de descanso.

CAPÍTULO III

ENGRASADORES Y REVISADORES

Art. 31. Estos empleados tienen por objeto :

Revisar minuciosamente, exterior é interiormente, todos los

coches y wagones de todas clases que componen los trenes, para ver si hay en ellos algun defecto, falta ó averia.

Engrasar las cajas, procurando salgan siempre llenas de grasa y bien limpias.

Observar si los enganches, topes, muelles, picaportes y demás piezas del movimiento funcionan bien.

Hacer retirar de los trenes cualquier carruaje que por haberse calentado demasiado, ó por presentar algun defecto que no le permita circular, sin temor de que se produzca alguna averia importante, ó algun accidente, deba ser reemplazado.

Al efecto darán prévio aviso al gefe de estacion, para que este dicte las disposiciones necesarias.

Art. 32. Se presentarán en la estacion á la hora de salida y llegada de todos los trenes.

En las horas intermedias que no fuesen de descanso, revisarán, engrasarán y limpiarán los carruajes que hubiese en la estacion haciendo en ellos los trabajos que se les encarguen.

Art. 33. Darán un parte diario de los carruajes que habiendo sido visitados hubiesen necesitado alguna pequeña reparacion, ó el reemplazo de cualquiera pieza indicando cual fuera esta.

Art. 34. Son responsables del empleo de las grasas, efectos y materiales de repuesto, que se les entregue para su servicio, de cuya inversion deben dar cuenta exacta.

Así mismo lo son de las herramientas y útiles que se les confie para la ejecucion de sus trabajos los cuales estarán anotados en sus libretas con el correspondiente precio.

En caso de pérdida ó deterioro de alguna de ellas por negligencia suya, se les descontará el importe al fin del mes.

Art. 35. Estan bajo las órdenes del Inspector del tren rodante y del mecánico de quien dependen, pero en lo relativo á examinar carruajes para componer ó descomponer trenes atenderán las indicaciones del gefe de la estacion.

Harán entrega á los gefes de estacion de los efectos, de

cualquier clase que sean que hallasen abandonados en los carruajes.

Art. 36. Los obreros y empleados de toda clase del tren rodante cobrarán sus haberes por mensualidades vencidas que en lo posible serán abonadas en los tres primeros días del mes siguiente.

Estarán todos provistos de un ejemplar del presente reglamento, de los que firmarán el enterado antes de empezar su servicio en las dependencias de la línea.

Reglamento del servicio y vigilancia de la vía del Ferro-carril nacional de Villa María á Rio Cuarto

CAPÍTULO I

DEL INSPECTOR

Art. 1.º El Inspector de la vía está directamente encargado de la conservación, reparación y vigilancia de la vía permanente y de los edificios, apartaderos y accesorios de la misma.

Art. 2.º Es el jefe inmediato de todo el personal de la vía compuesto de capataces y peones.

Distribuye este personal según las necesidades del servicio, determina y marca los trabajos que deben ejecutar.

Art. 3.º Corresponde directamente y por escrito con el Administrador del cual depende.

Le propone todas las mejoras y modificaciones que crea necesarias en su repartición, acompañándolas cuando el caso lo exija, de los correspondientes planos y presupuestos.

Art. 4.º Visitará la línea con toda la frecuencia posible para cerciorarse de que los empleados están en sus puestos, y de que se practican los trabajos que les haya ordenado.

Art. 5º Recorrerá la línea á pié una vez cada seis meses, pudiendo hacerlo por trozos y en distintas épocas del semestre para examinar con todo detenimiento el estado de las esplanaciones, obras de fábrica, y muy especialmente los carriles, durmientes, cuñas y demas material fijo.

Se asegurará de que los capataces y peones conocen bien sus deberes, y con especialidad los reglamentos de señales.

Al fin de cada una de estas visitas semestrales, dará cuenta de ellas por escrito al Administrador, proponiéndole lo que en consecuencia creyera oportuno para el mejor servicio.

Revisará el estado de las herramientas de cada cuadrilla, reemplazando inmediatamente las que resultaren estraviadas ó inservibles.

Art. 6º Se presentará con toda urgencia en cualquier punto de la línea donde hubiese ocurrido un accidente ó siniestro para cooperar á su pronto remedio y restablecer la circulacion de los trenes.

Art. 7º Dará un parte semanal al Administrador, de los hechos mas notables que ocurran en su Departamento.

Art. 8º Nombrará, suspenderá y dará de baja en el servicio á los empleados á sus órdenes, dando cuenta de elio al Administrador.

Art. 9º Formará todos los documentos de gastos de su reparticion ramitiéndolos al Administrador, segun la forma y reglas que previene el reglamento de la contabilidad.

Art. 10. Remitirá trimestralmente al Administrador una memoria en que se espresen, los gastos hechos durante los últimos tres meses en su reparticion, y los trabajos de todas clases ejecutados, con espresion de los materiales empleados en los mismos.

Art. 11. Al fin de Enero de cada año formará una memoria referente al servicio del año anterior, en la que espresese detalladamente todos los gastos hechos en su reparticion, inversion

de los mismos, trabajos ejecutados y estado general de la vía y sus dependencias.

Art. 12. Facilitará al Administrador todos los datos, notas, proyectos y presupuestos que aquel le pidiere, relativos á su servicio.

Art. 13. Formará con la debida anticipacion la relacion de materiales que hayan de encargarse al extranjero, acompañándolas de todas las esplicaciones necesarias.

CAPÍTULO II

DE LOS CAPATAZES Y PEONES

Art. 14. Todo capataz tendrá á su cargo la conservacion y vigilancia del trozo de vía que le fuere confiado.

Es el jefe de los peones de su cuadrilla y debe obligarles á cumplir con sus deberes y hacerles conocer perfectamente los reglamentos de señales y de la vía única.

Art. 15. El capataz recorrerá ó hará recorrer, una vez al dia por lo menos al primer peon de su cuadrilla, el trozo de que estuviere encargado—Este peon hará las veces de guarda de la vía—Practicará sus visitas á pié ó á caballo segun se le ordenare—Revisará con especial atencion las cuñas y anillos é irá provisto de una llave—La primera visita deberá hacerse siempre á primera hora de la mañana ; las demás despues del paso de algun tren, y en la direccion de este en lo posible.

Art. 16. El capataz es responsable de cualquier accidente ocurrido á los trenes por negligencia suya ó de sus peones.

Art. 17. Dará parte al Inspector de cuantas novedades ocurran en el servicio ;—de los trenes que hubieren desobedecido á las señales ;—de las faltas de sus peones ; de las herramientas perdidas ó inutilizadas con espresion de las causas que lo hubiesen motivado ;—de los desperfectos de la vía y edificios, faltas en el material, etc.

Art. 18. Tendrá una libreta en la que estará anotado y firmado por el Inspector, el inventario de sus herramientas.

En este inventario constará el precio de cada herramienta, el cual será abonado por el que estraviase alguna de ellas ó la inutilizase voluntariamente ó por descuido.

En ella anotará los cambios que se hicieren en estas herramientas, y la llevará siempre al día. Será responsable de ellas en todos sentidos, así como de los materiales confiados á su cargo.

En otra libreta anotará los días de trabajo de los peones remitiendo un estado semanal al Inspector, de los jornales de cada uno.

Art. 19. Las horas de trabajo para las cuadrillas de la vía serán de la salida hasta la puesta del sol.

Tendrán media hora de descanso por la mañana y una al medio día desde el 1^o de Marzo hasta el 1^o de Octubre. En los meses restantes el descanso será de una hora por la mañana y dos por la tarde.

Art. 20. El capataz es responsable de la buena ejecución é inteligencia de las señales.

De la buena organización de los trabajos de su cuadrilla— De que no se dejen herramientas sobre los rieles, tierra demasiado alta ni otros objetos que puedan producir accidentes ó deterioros en el material rodante.

Art. 21. Hará que al paso de los trenes se coloquen los peones al lado derecho de la vía; que se hagan las señales de este mismo lado;—que se adopten cuantas medidas contribuyan á la seguridad y buena circulación de los trenes.

Art. 22. Recojerá todos los objetos que hubieren caído de los trenes, y los entregará al jefe de la estación mas próxima, mediante recibo de este, que remitirá al Inspector.

Art. 23. Cada capataz estará provisto:

De dos banderines de señales, uno verde y otro rojo;

De un farol de señales;

De un ejemplar de este reglamento y otro de los de señales y circulación por la vía única.

Art. 24. Cada peon tendrá un ejemplar de cada uno de los tres reglamentos que se citan en el artículo 23.

CAPITULO III

DE LOS GUARDIAS

Art. 25. En cada cuadrilla habrá un peon que se dedicará cuando sea necesario á la guardia y vigilancia de la vía.

Los peones que hagan de guarda-vías estarán provistos de todos los efectos que marca el artículo 23.

Art. 26. Son responsables de su buena conservacion y de la ejecucion de las señales en todo cuanto previene el reglamento de las mismas.

Art. 27. Estarán dispuestos á hacer todas las señales necesarias, y á repetir las que hicieren los empleados de los trenes.

Tan pronto como se aperciban de que un tren se ha parado en la vía, se dirigirán á él para ponerse á las órdenes del guarda-tren.

Art. 28. Harán salir de la vía á todas las personas no autorizadas que circulan por ella, dando parte al capataz para que este lo haga á quien corresponda.

Echarán de la línea á los ganados que se hallasen sobre ella.

Evitarán que se depositen sobre la vía y las esplanaciones, escombros y materias de cualquier clase que sean.

Art. 29. Darán aviso inmediato al capataz de cualquier deterioro ó accidente que notasen en la vía, y que pudiese comprometer la seguridad de los trenes.

Al concluir el servicio le darán cuenta de lo ocurrido durante el dia.

Ninguno de los empleados de la vía podrá ausentarse ni abandonar su servicio, sin la orden ó licencia de su jefe.

El que contraviniere á esta disposicion será despedido inmediatamente.

Reglamento de la circulacion por la vía única del Ferro-Carril Nacional de Villa María á Rio 4 º

CAPITULO I.

SERVICIO DE TRENES REGULARES

Art. 1 º La marcha ó itinerario de los trenes comprende :
Horas de salida y llegada á las estaciones.

Tiempo invertido en el trayecto entre cada dos estaciones :

Tiempo de parada en cada una de ellas :

Cruceros de unos trenes con otros:

Art. 2 º Estos cuadros serán hechos por el Administrador de la línea, que está encargado especialmente del servicio del movimiento, y serán impresos y distribuidos á todo el personal por conducto de sus gefes respectivos, quince dias antes, por lo menos, de ponerse en ejecucion. Asi mismo fijarán ejemplares de los mismos, en las estaciones, depósitos de máquinas, y demas dependencias del servicio activo, y se publicarán en los diarios de las provincias que cruzen los trenes.

Art. 3 º Ningun empleado, cualquiera que sea su categoría tiene derecho á detener, adelantar ó retardar un tren variando por su sola voluntad las horas marcadas en los itinerarios.

Los gefes de estacion, maquinistas y gefes de tren son responsables, cada uno en la parte que le concierne de cumplir y hacer cumplir estrictamente cuanto dichos itinerarios contengan.

En ningun caso y por ningun concepto podrá un tren salir de una estacion ni llegar á ella antes de la hora reglamentaria.

Art. 4^o Los trenes en la vía están, en lo que concierne á su marcha y servicio, bajo la direccion del gefe de tren, dependiendo de él todos los empleados destinados al servicio del mismo tren.

En las estaciones se hallan bajo las órdenes del gefe de estacion.

Ningun tren podrá moverse en una estacion, hacer manio-bras ó salir de ella, sin la orden del gefe de la misma.

Art. 5^o Nunca parará un tren fuera de las estaciones á no ser cuando se le hagan señales de alto, ó en caso de impedimen-to imprevisto ó de fuerza mayor, ó por disposicion superior para atender á necesidades urgentes del servicio.

Una vez parado, no podrá ponerse en marcha sin permiso del gefe del tren.

Art. 6^o Las estaciones tendran sus discos ó semáforos cerrados hasta cinco minutos antes de la llegada de los trenes.

Nunca entrarán ni saldrán á la vez dos trenes en una misma estacion.

Cuando se presenten dos trenes se dará entrada al primero, una vez completamente parado este, entrará el segundo si-guiéndose la misma marcha para la salida.

Art. 7^o Para que en una estacion en que crucen dos trenes pueda darseles salida se observará :

1^o Si el que ha llegado el último viene completo :

2^o Si trae alguna señal ó anuncio de tren especial :

3^o Si es portador de alguna orden especial ó urgente para el tren con quien cruza.

Art. 8^o Ningun tren podrá salir de una estacion detras de otro, sin que este llegue á la estacion inmediata.

En caso de interrupcion telegráfica y habiendo ademas la seguridad de que no viene otro en sentido opuesto, podrá salir quince minutos despues del primero, previniendo al maquinista y gefe de tren para que marchen con precaucion.

Tampoco podrá salir un tren de una estacion, sin que el gefe se cerciore por medio del telégrafo de que está la vía libre entre la suya y la inmediata.

En caso de interrupcion telegráfica, podrá espedir su tren siempre que sea regular y no haya que esperar cruce alguno en su estacion.

Queda terminantemente prohibido á todo gefe de estacion el espedir un tren, mientras no tenga la seguridad absoluta de que de la inmediata estacion no saldrá otro tren en direccion contraria.

Art. 9^o Los telégramas de las estaciones para asegurar la circulacion de los trenes, deben ser breves y claros, sujetandose estrictamente á las órdenes siguientes :

Para pedir la vía libre y salida de un tren.

Llegó tren N^o . . . ¿ Puedo darle salida ?

Para autorizar la salida de un tren.

Puede dar salida tren N^o

En el caso en que haya algun motivo para detenerle contestará.

No puede. Detenga tren N^o

A lo cual el que pasó el primer parte contestará.

Detenga tren N^o . . . á tal hora.

Y el 2^o gefe de estacion contestará.

Enterado.

Art. 10. Cuando se espere un tren en una estacion, el gefe deberá enterarse para darle salida, de si ha efectuado todos los cruces.

Cuando la salida de un tren depende esclusivamente del uso

del telégrafo, no debe dársele salida hasta que el jefe de la estación inmediata avise.

1º Que está la vía libre,

2º Que está enterado del parte que anuncia la salida del tren.

Art. 11. Para que despues de estas precauciones pueda partir el tren es preciso que preceda :

La órden de marcha de la estación por medio del toque de campana.

La órden de marcha del guarda-tren por medio del silbato de mano.

El aviso de marcha del maquinista por medio del silbato de la máquina.

Art. 12. Los cruces de los trenes deben observarse exactamente como sea posible.

Si llegado un tren á una estación no hubiere llegado el que le debe cruzar, podrá cambiarse el que cruce llenando las prescripciones del art. 9º.

Si no hay comunicacion telegráfica y no se recibe aviso escrito, le detendrá hasta tanto que llegue el otro.

Art. 13. Si la comunicacion telegráfica estuviese cortada entre dos estaciones que necesitasen cambiar un cruce, les está terminantemente prohibido servirse de su comunicacion con una tercera para verificarlo.

Art. 14. Para los cambios de cruces ó para preferencia de entrada de dos trenes en una misma estación, deberá siempre preferirse :

Los trenes correos á los trenes mixtos.

Los trenes mixtos á los de mercancías.

En general es preferible siempre todo tren que conduzca pasajeros.

Los trenes á su entrada en las estaciones deberán siempre tomar la vía de la izquierda.

Si debieran pasar por ella sin parar tomarán la vía general.

En este caso, la otra vía corresponderia á cualquier tren ó máquina estacionada en la misma estacion para cruzar ó dar paso al tren directo.

Los trenes directos deben entrar en las estaciones de modo que en caso necesario puedan pararse en ellas.

Sus empleados fijarán toda su atencion por si al efecto se les hiciesen señales.

CAPITULO II

TRENES ESPECIALES

Art. 16. Trenes especiales son aquellos cuya marcha no se halla fijada en el itinerario de servicio.

No podrán ponerse en circulacion sin anunciarles previamente á todo el personal de la línea de una ó mas de las maneras siguientes:

Por medio del telégrafo á todos los gefes de estacion los cuales darán inmediatamente el enterado.

Por medio de avisos escritos distribuidos á estos mismos gefes de estacion por el tren precedente, y á los gefes ó encargados de los otros servicios.

Por las señales puestas en el tren que precede al especial.

Todo tren especial debe avisarse por el mayor número de medios que sea posible.

Si el tren que le precede hubiese salido ya, se le pondrá la señal en la primer estacion donde lo alcance, el aviso del especial dado por el telégrafo.

Art. 17. No podrá hacerse ningun tren especial, sin que el maquinista y el jefe de tren lleven el correspondiente itinerario de su marcha.

Se exceptua el caso de que este tren vaya acompañado de algun empleado superior, cuyo objeto sea ir marcando la marcha.

Entónces el maquinista y conductor deben obedecer estrictamente sus disposiciones.

Pero el conductor llevará en su hoja una nota firmada por su gefe superior en la que conste si el tren está ó no avisado á la línea.

Se tomarán con estos trenes todas las precauciones que previenen los artículos 7 al 14 y cuantas sean necesarias para la seguridad de su marcha,

CAPITULO III

SOCORROS Á LOS TRENES

Art. 18. Siempre que despues de anunciada la salida de un tren de una estacion, hubiesen trascurrido 20 minutos mas del tiempo prefijado para llegar á la inmediata, el gefe de esta avisará al primer depósito de máquinas por si sobreviniese peticion de auxilio.

Art. 19. En el momento que un tren pare en la via general el conductor lo cubrirá por ambos lados, segun previene el reglamento de señales.

Lo mismo hará el maquinista si fuese con su máquina sola.

Si la parada es producida por falta de agua, el maquinista prévio acuerdo con el gefe del tren, desenganchará su máquina y marchará á proveerse al depósito mas próximo, debiendo parar en todas las estaciones intermedias tanto á la ida como á la vuelta, y esperar la órden de marcha.

Si la parada es por falta de fuerza, podrá el maquinista marchar con una parte del tren á la estacion inmediata, si es que cree difícil continuar con todo.

Dejar en ella el medio tren, y volver á tomar el otro que ha quedado á cargo del conductor.

Art. 20. Si el tren necesita socorro, lo pedirá el conductor por escrito en una sola direccion, con preferencia hácia ade-

lante. Si la máquina está útil, podrá enviarse pedido por ella á la primera estacion.

Si está inútil, enviará un obrero de la vía ó un agente del tren á la estacion inmediata.

Este pedido de socorro se trasmitirá luego de estacion en estacion al punto correspondiente.

Si no hubiere comunicacion telegráfica se pedirá el socorro buscando los medios mas rápidos posibles.

Art. 21. La máquina de socorro debe enviarse sin la menor dilacion. Marchará de estacion en estacion.

Ninguna máquina saldrá á dar socorro á un tren, sin que reciba la orden por escrito del jefe de estacion.

El maquinista debe ser portador de esta orden, sin la cual debe negarse á salir.

Si hubiese otro tren en cualquier estacion intermedia, podrá tomarse la máquina de este para ir á socorrer al otro tren.

Art. 22. El tren que ha pedido socorro, no debe nunca ponerse en movimiento hasta la llegada de la máquina, si esta se ha pedido hácia adelante.

Se exceptúa el caso en que por escrito ó por telégrafo se sepa con certeza que el socorro no ha de venir.

Si el tren se halla en una estacion, y pudiese continuar antes que llegue la máquina de socorro lo hará viendo la vía libre de estacion en estacion hasta encontrar el socorro pedido.

Art. 23. Todo tren que marche empujado por una máquina, no deberá marchar á mas de 20 kilómetros por hora.

En todo caso la máquina deberá ponerse á la cabeza en la primera estacion ó apartadero á donde llegue.

Las máquinas no podrán nunca marchar vueltas con el tender por delante, á mas de 20 kilómetros por hora—Cuando por un accidente ó averia ocurran desgracias personales deberá avisar inmediatamente á la autoridad local mas próxima y acudir á los heridos con preferencia á todo.

CAPITULO IV

AVERIAS

Art. 24 Cuando se rompa en marcha un enganche, el maquinista retrocederá con precaucion hasta donde haya quedado la segunda parte del tren.

Si no puede, ó no se apercibe de ello hasta llegar á una estacion, lo comunicará al gefe de la misma y esperará sus órdenes.

Los guarda-trenes que vayan en la parte abandonada procurarán parar y cumplir las prescripciones del reglamento de señales.

En ningun caso marchará un tren sin llevar constantemente un empleado en el último carruage.

Si pasase por una estacion un tren incompleto el gefe lo hará parar.

Si no parase lo avisará por telégrafo á la inmediata para que ésta lo detenga de cualquier modo que sea.

CAPITULO V

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 25 Todo wagon ó carruage de cualquier clase que circule por la vía, será considerado como un tren, y se le aplicarán las prescripciones que marcan los reglamentos.

Los gefes de estacion, al autorizar la salida de estos vehiculos aislados, tendrán en cuenta lo que conviene para la buena circulacion de los trenes regulares.

Art. 26 Los partes telegráficos referentes á la circulacion y seguridad de trenes, se pasarán con todas sus letras.

Son preferidos á toda otra clase de telégramas de servicio, cualquiera que sea su naturaleza.

Art. 27 Todos los despachos telegráficos deben anotarse en cada estacion en un libro especial en el que conste:

La hora en que se espidió;
El testo íntegro del telégrama.
El número de órden;
La hora en que se recibió.

Si durante el dia se relevase por cualquier causa al empleado encargado del telégrafo, el que lo remplazase deberá enterarse de los despachos espeditos y recibidos por él.

Art. 28 Todos los empleados del servicio activo deberán conocer exactamente el presente reglamento, del que deberán llevar consigo el ejemplar correspondiente.

Reglamento especial de contabilidad del Ferro-Carril Nacional de Villa María á Rio 4^o

CAPITULO I

CONTADURIA É INTERVENCION

Art. 1^o La Contaduría del Ferro-Carril de Villa María á Rio 4^o es la Oficina encargada de su contabilidad y de la intervencion de todas las operaciones de la línea relativas á la aplicacion de los gastos y recaudacion de los productos.

Dicha contabilidad se llevará por partida doble, teniendo al efecto el libro mayor, el diario y los libros auxiliares, correspondientes, conforme á las reglas que dicho sistema prescribe. Estos libros deberan ser préviamente numerados y rubricados por la Contaduría General de la Nacion.

Art. 2^o Llevará una cuenta á cada uno de los párrafos comprendidos en la clasificacion de gastos del adjunto formulario. (*Modelo número 1.*)

Igualmente abrirá una cuenta á cada uno de los párrafos

comprendidos en la clasificacion de productos. (*Modelo número 2.*)

Art. 3^o Estas dos clasificaciones deberán servir de base para la formacion de las cuentas mensuales y de los balances anuales, no debiendo aceptarse ninguna cuenta que no se halle comprendida en los presupuestos aprobados para cada reparticion en conformidad con la clasificacion del *Modelo núm. 1.*

Art. 4^o Además de los libros espresados, la Contaduría llevará los siguientes :

Libro de boletería y registro.

- « de circulacion de pasajeros.
- « de circulacion de cargas.
- « de circulacion de encomiendas.
- « de cuentas del depósito ó bodega.

Art. 5^o En el libro principal ó mayor de la boletería se abrirá una cuenta á cada Estacion y por cada clase de boletos, en la que se anotará .

En el *Debe* el número de boletos remitidos á la estacion y su importe total.

En el *Haber* las cantidades de boletos recaudados por boletería y el número de boletos espendidos.

La forma de este libro será la del *Modelo número 3.*

Estas cuentas se formarán ; el *Haber* con el estado que diariamente deben remitir las estaciones (*Modelo número 4*) y la recaudacion á la que debe acompañar el documento correspondiente (*Modelo número 5*) debiendo ser igual el total del *número 4* con el importe de las partidas de pasajeros del *número 5.*

En el (*Modelo número 4*) se destinará la parte inferior, en la que los nombres de la estacion estan en blanco, á anotar los billetes espendidos por cuenta del Gobierno Nacional ó Provincial con disminucion de precio sobre la tarifa ordinaria de pasajeros.

El importe de estos pasajeros deberá figurar aparte en los estados mensuales segun previene el artículo 6.

El *Debe* se formará con lo que resulte de la última casilla del (*Modelo número 6.*)

Este modelo sirve á los gefes de estacion para hacer sus pedidos ; su contenido no se cargará en cuenta hasta ser devuelto con el *recibí* del gefe de estacion.

Como resultado de estos documentos se formarán para remitirlos á la superioridad, los estados mensuales del número de pasajeros y su producto que tendran la forma del (*Modelo número 7.*)

Se saldará todos los meses la cuenta de boletos para saber el número existente de cada clase en cada estacion.

El saldo debe confrontar exactamente con el contenido de las casillas, *cantidad restante*, del *Modelo número 6*, á cuyo efecto los gefes de estacion harán su pedido el dia último de cada mes despues del paso del último tren de pasajeros.

Art. 6^o Ademas de las cuentas anteriores se llevará otra en la misma forma y en los mismos impresos para los trasportes de pasajeros por cuenta de los Gobiernos Nacional y Provincial.

De estos se formará un estado aparte espresándolo así en el encabezamiento, en el *Modelo número 7.*

Art. 7^o El parte mensual de cargas se dará en el *Modelo número 8.*

A este efecto la Contaduría llevará un libro impreso en la misma forma de dicho modelo, en el cual se anotará el total peso é importe de cargas trasportadas diariamente. La suma de todos ellos dará el estado mensual.

Ambos estados se formarán con los partes que diariamente envian las estaciones, uno de cargas despachadas *Modelo número 9*, y otro de cargas recibidas *Modelo número 10.*

Estos estados deben confrontarse con el estado mensual de

las estaciones, de cargas despachadas *Modelo número 11*, y el mensual de cargas recibidas *Modelo número 12*.

Art. 8^o Los mismos documentos se emplearán para los partes diarios y mensuales de las estaciones y los asientos diarios y estados mensuales de la Contaduría referente á las encomiendas, sin mas que variar el calificativo de *cargas* por el correspondiente de *encomiendas*, haciéndose exactamente las mismas operaciones.

Art. 9^o Con los documentos mensuales que anteceden y las cuentas corrientes que corresponden al *Modelo número 2* de clasificacion de productos se formarán los estados de productos diarios y mensuales de la línea segun clasificacion *Modelo número 13*, y los de productos por estaciones y conceptos *Modelo número 14*.

La suma total de estos dos estados debe ser igual en ambos á la suma de los partes de recaudacion que |diariamente debe pasar la Contaduría al Administrador *Modelo número 15*.

Este modelo puede convertirse en mensual sin mas que cambiar la clasificacion *dia* por la de *mes*.

Art. 10. El balance mensual ó estado comparativo de los productos con los gastos y el producto total líquido de la línea se dará segun el *Modelo número 16*.

Art. 11. Para la cuenta de la bodega se llevará un libro en el que se copiarán integras, numerándolas correlativamente todas las facturas de efectos comprados con destino á dicha reparticion.

Al pié de estas facturas se agregarán los gastos de fletes, carga y descarga, seguros y demás que los objetos designados hubiesen ocasionado para tener así el costo total de los mismos.

Así determinado, se pasarán estas cantidades al debe de la cuenta de depósitos *Modelo número 17*, en el cual además de indicar la fecha, procedencia y demás detalles que espresan

sus casillas, se indicará en globo la naturaleza de los efectos su valor segun factura y los gastos hechos.

En el haber se acreditarán con cargo á las reparticiones correspondientes, el importe que estas hubiesen tomado para su consumo, los que constarán en el *Modelo número 18* que el gefe del depósito remitirá mensualmente á la Contaduría.

Solo se anotará el importe total de este número sin copiar los detalles de él.

Art. 12. La cuenta de la bedega se saldará cada mes.

El importe total de sus existencias á fin de mes deberá rebajarse del liquido producto de la línea para tener el producto metálico.

Cada uno de los documentos *Modelo número 18*, tendrá todas sus partidas clasificadas á fin de que la Contaduría pueda cargar cada una de ellas en el párrafo y cuenta que corresponda segun la clasificacion general de gastos.

Art. 13. Además de los libros y documentos ya espresados se llevarán en Contaduría los copiadores de cartas, facturas, pedidos y demás que sean necesarios.

Se formará así mismo todos los años antes del 1^o de Febrero un inventario general de todas las pertenencias y efectos de todas clases de la línea, el cual se compondrá de los inventarios parciales que los gefes de las reparticiones deberán remitir á la Administracion el 15 de Enero.

Estos inventarios serán valorados y en ellos se hallaran anualmente las variaciones de precio que correspondan á su estado de conservacion, uso, deterioro, mejora, etc.

CAPÍTULO II

DE LAS REPARTICIONES

Art. 14. Las diferentes reparticiones de la linea llevarán para su contabilidad los libros siguientes :

1^o Un libro de cuentas corrientes en conformidad con la

calificación general de gastos, correspondiendo á via y obras el capítulo número 2 de dicha clasificación; al tren rodante el capítulo número 3, al movimiento y tráfico el capítulo número 4 y al depósito ó bodega el capítulo número 5.

2º Un libro talonario de pedidos á la bodega segun el *Modelo número 19*.

En este modelo anotarán los objetos pedidos, su cantidad, etc., y al hacer entrega de ellos el depósito anotará en el bono: 1º La cantidad que entrega; 2º El precio por unidad; 3º Su importe, y enviará dicho talon con los objetos á fin de que el gefe de la reparticion tome nota de la cantidad y precio y firme el recibo.

3º Un libro ó registro de los pedidos hechos y satisfechos por la bodega, segun *Modelo número 18*.

Este estado debe confrontar exactamente con el que la bodega remita mensualmente á los gefes de reparticion para que estos lo devuelvan poniendo al pié su conformidad.

4º Un libro en que se anoten diariamente los trabajos hechos por los obreros *Modelo número 20*.

De este libro se deducirá el número total de dias que el obrero trabaja al mes, para formar las nóminas de pago.

Art. 15. Con los *Modelos números 18 y 20*, se puede obtener ya el importe total de cualquier trabajo refundiéndoles en un libro de la forma del *Modelo número 21*.

En él se anotará en la primera casilla el dia de la fecha en que se hubiese hecho el trabajo; en la segunda la clase del trabajo; en la tercera el importe de los jornales invertidos en él, todo lo cual debe extractarse del *Modelo número 20*; en la cuarta casilla la clase de los materiales empleados y en la quinta el número del pedido de dichos materiales, lo cual debe salir del *Modelo número 18*, así como su importe, la suma del costo de la mano de obra y de los materiales; dará en la última columna el valor total de la obra hecha, el cual deberá

cargarse en la cuenta corriente del párrafo de la clasificación de gastos á que corresponda.

Art. 16. Además de los libros indicados deberán las reparaciones llevar un copiadore de cartas; otro de nóminas del personal, otro de pedidos extraordinarios, croquis, proyectos, etc. Un inventario de todos los efectos á su cargo.

El servicio del tren rodante abrirá una cuenta corriente á cada máquina ó wagon que repare segun el *modelo núm. 21*, y así mismo otra á cada uno de los trabajos que haga para los demás servicios ó reparticiones.

Art. 17. Las cuentas se cerrarán y saldarán el último de cada mes; el día 1^o deberán los servicios remitir todos sus documentos de gastos, nóminas de personal, etc., á la Administración, para que haciéndolas esta examinar por la Contaduría, pueda pagarse para el 5 del mes siguiente.

Dichos documentos serán: Nóminas del personal, con los sueldos, gratificaciones, gastos de viajes y otras á que hubiese lugar. Estados de los materiales consumidos con su correspondiente clasificación. Resumen general en el que conste la aplicación hecha de los gastos segun la clasificación del *modelo núm. 1*.

Art. 18. Examinados estos documentos y hallados conforme con los presupuestos aprobados y órdenes vigentes y comprobadas sus operaciones, pondrá en ellas el conforme el Contador pasándolas al Administrador.

Este pondrá en ellas la orden de pago, devolviéndolas á Contaduría, la cual la entregará al Tesorero á fin de que este proceda á su pago inmediatamente, dando la preferencia á las planillas del personal.

Art. 19. El depósito ó bodega remitirá mensualmente al Administrador los documentos siguientes:

Planillas del personal de su repartición.

Cuentas de materiales gastados por su servicio, *modelo número 18*.

Cuentas de los efectos consumidos por los demas servicios, con un resúmen general de todas ellas, *modelo núm. 18.*

Cuenta de los efectos, comprados para el abastecimiento del depósito.

No habrá hecho compra alguna sin haber solicitado y obtenido permiso por escrito la autorizacion del Administrador ó recibido órden suya.

Art. 20. Formará la cuenta mensual en el *modelo núm. 22*, al que acompañará con su conforme todas las cuentas originales de las que se habrá quedado cópia exacta. Llevará un libro diario de entradas de efectos segun *modelo núm. 23*, y otro libro diario de salidas segun *modelo núm. 24*. Con estos dos libros formará la cuenta de efectos pedidos por cada servicio, *modelo núm. 18*; la cual debe remitirles el 26 de cada mes, y el libro de cuentas corrientes á cada efecto, por la cual se vendrá á saber la cantidad ó número de cada clase comprados cada mes; los gastados y los que quedan en depósito, *modelo núm. 25*.

Art. 21. Con el resultado del saldo de cada una de esas cuentas á fin de cada mes, formará el saldo total ó inventario de existencias al fin del mes en el depósito del cual, llevado en un libro *modelo núm. 26*, remitirá una cópia exacta con las demas cuentas mensuales al Administrador.

Para que todos estos documentos esten conformes, deben resultar de su comprobacion: que sumando el importe de existencias del mes anterior *modelo núm. 26*, con los importes de lo comprado en el mes presente *modelo núm. 22* y restando de ellos el importe de las reparticiones *modelo núm. 18*, el resultado sea igual al del *modelo núm. 26* del mes que se trata de liquidar.

CAPITULO III

DE LAS ESTACIONES

Art. 22. La contabilidad de las estaciones comprende principalmente :

La cuenta de boletería y circulacion de pasajeros.

La cuenta de encomiendas despachadas y recibidas.

Y la recaudacion por otros conceptos.

Art. 23. Para la cuenta de boletería y circulacion de pasajeros, deberán seguir la marcha siguiente :

Inscribirán diariamente y despues del paso de cada tren el número de boletos espendidos con indicacion de su clase, precio y demas detalles en el *modelo núm. 4*.

Este modelo que es el parte diario de los boletos vendidos, deberá por lo tanto concluirse y firmarse en el dia ó antes del paso del primer tren del dia siguiente.

De este modelo tendrán un libro, que quedará en la estacion y hojas sueltas en las que copiarán el dia para remitirlo al Administrador.

En él separarán por completo los pasajeros del público de los del gobierno en la forma que previene el artículo 5 de este rsglamento.

Art. 24. Para los pedidos de billetes emplearán el *modelo núm. 6*.

Estos pedidos, excepto en casos estraordinarios, solo se harán mensualmente y en la forma y época que previene el ya citado artículo. La matriz de este modelo que tiene la forma de un libro talonario quedará en poder del gefe.

En el mismo firmarán el recibo cuando les sean entregados los billetes por el conductor del tren y tomará nota de la cantidad recibida en la matriz que queda en su poder.

Art. 25. Para la cuenta de encomiendas llevarán los documentos siguientes :

Guías : estas serán triples de libro talonario segun *modelo núm. 27*. La parte A se entregará al espedidor de la encomienda ; la parte B al gefe del tren en que la encomienda se envíe.

La parte C queda en la estacion.

Con estos documentos se llevará un registro diario de encomiendas despachadas segun *modelo núm. 11*.

En una hoja suelta del *modelo núm 9*, se dará el parte diario de encomiendas despachadas al Administrador.

Tambien se dará un parte mensual *modelo núm. 11*.

Se llevará un registro de encomiendas recibidas segun *modelo núm. 12*.

Este registro se formará con las guías que acompañan á las encomiendas y que son entregadas por el conductor del tren.

Se dará parte diario á la Administracion de las encomiendas recibidas *modelo núm. 10* y otro mensual *modelo núm. 12*, acompañándolos de sus guías correspondientes.

Art. 26. El mismo sistema se seguirá para el registro y parte diario y mensual de cargas recibidas y despachadas.

Art. 27. Los gefes de estacion remitirán todos los dias por el primer tren los partes diarios de boletería, pasajeros, cargas y eucomiendas correspondientes al dia anterior.

Por el mismo remitirán los fondos recaudados en el dia anterior acompañados del estado de recaudacion *modelo número 5*.

Art. 28. Llevarán una cuenta especial á cada uno de los ingresos particulares que no sean los anteriores, tales como trenes especiales, millage y wagoes, telégrafos y otros varios.

Art. 29. Llevarán un libro copiador de cartas, otro de órdenes de todas clases que reciban de la superioridad. Otro de partes telegráficos en la forma que previenen los reglamentos.

Art. 30. Para hacer pedidos de efectos de cualquier clase á la bodega empleará el libro talonario de pedidos *modelo número 19* acompañándolo de una carta al Administrador,

Estos pedidos en lo que se refiere á efectos comunes y previstos deben hacerse antes del 25 de cada mes para el consumo del mes siguiente.

Los extraordinarios se harán en cualquier época pero justificándolos en la carta de remision.

Art. 31. Formarán las planillas del personal de su estacion y las remitirán el dia último de cada mes.

Formarán asi mismo las planillas ó estados de gastos á que hubiesen sido autorizados acompañándolas de un estado general en que estén incluidas todas detalladamente y las remitirán con sus comprobantes numerados.

Deben guardar cópia de todas las cuentas ó documentos de cualquier clase que espidan para las necesidades del servicio en sus relaciones con el público ó con la superioridad.

CAPITULO V

ESTADÍSTICA

Art. 32. Ademas de todos los libros documentos é impresos necesarios para la contabilidad de la Administracion de la línea y sus diversas reparticiones, se deberá llevar una estadística exacta del trabajo hecho por los trenes, máquinas y carrajes de todas clases, número y clase de trenes que se hacen, y todos cuantos datos tiendan á facilitar el estudio de las condiciones del material y del movimiento de la línea, para atender constantemente á su mejoramiento.

Para este fin se seguirá el sistema siguiente :

Los conductores de trenes darán diariamente el parte referente á cada tren que acompañen segun se previene en el artículo 44 del reglamento de estaciones y de trenes.

Este parte será de la forma del *modelo núm. 28* y se titulará boletin de traccion.

En él se anotarán los nombres de los empleados, horas de salida y llegada, número del tren de la máquina y del tender, distancia kilométrica recorrida y cuanto indican los títulos de las casillas del primer cuadro del modelo.

En el 2^o cuadro se anotarán segun sus columnas los datos siguientes :

Columna núm. 1 nombre de la estacion donde se tomen uno ó mas vehículos.

Columna núm. 2 número de órden de dichos vehículos y su clase si está cargado se anotará en la division de la izquierda y si está vacío en la de la derecha. Los coches de pasageros y furgones de equipages se considerarán siempre cargados.

Columna núm. 3. El peso de su carga. Esta debe anotarse en fracciones indivisibles de 500 kilogramos, contándose como media tonelada toda fraccion que esceda de 250 kilogramos y despreciándose las que no lleguen á esta suma.

Columna núm. 4. Se anotará la estacion donde quede cada wagon.

Columna núm. 5. Los kilómetros recorridos por dicho wagon, es decir, la distancia entre la estacion en que lo tomó el tren y la estacion en que lo dejó.

De este boletin formará el conductor dos ejemplares iguales firmados por él y el maquinista, el cual anotará al dorso cualquier observacion que tuviese que hacer, por no estar conforme con su contenido ó por cualquiera otra causa.

Uno de estos ejemplares quedará en poder del maquinista quien lo entregará al Inspector del tren rodante.

El otro lo entregará el conductor al gefe de la estacion con sobre al Administrador.

Art. 33. Con este boletin y los estados de consumo llevará el Inspector del tren rodante un libro *modelo núm. 29* en el que anotará segun lo indican los títulos de sus columnas el número total de trenes que cada máquina hace en el dia ; el recorrido de estos segun su clase y los carruajes arrastrados á un kilómetro. Al pié despues de sumado todo el mes y despues de obtenido el consumo kilométrico por cada clase de materias formará el resúmen que sacará de lo que arrojen los

estados *modelos* núm. 18 y núm 21 de la contabilidad expresando el importe en pesos fuertes y centavos.

Para facilitar estas operaciones la bodega formará á fin de mes sus estados *modelo* núm. 18 por separado, incluyendo en uno solo los efectos consumidos directamente por las máquinas en servicio, en otros todos los demas.

Cada maquinista estará ademas provisto de un libro talonario de pedidos *modelo* núm. 19 para hacer sus provisiones de todo género y en ellos anotará el número de la máquina, con esto se obtendrá el total consumo de cada máquina por dia y tren.

Art. 34. Del 2º estado del *modelo* núm. 28 sacará los datos necesarios para el libro del recorrido de carruajes de todas clases el cual se inscribirá en un libro *modelo* núm. 30 en el que se especificará los kilómetros que corresponden á cada carruaje cada dia.

El recorrido en las otras líneas le será suministrado por una nota diaria que deberá pasarle el gefe de la estacion de Villa María en la que espese el número y clase de los wagones que han pasado por su estacion el dia anterior y el nombre de la estacion del Ferro-Carril Central de la cual vienen ó á la cual van.

Art. 35. Con el mismo *modelo* núm. 28 la administracion llevará la estadística del movimiento de trenes segun el *modelo* núm. 31.

En este modelo se anotarán para cada dia, el número de órden del tren, su clase, los kilómetros recorridos y los carruajes de todas clases que ha remolcado. Se sacarán los totales en la última columna de la derecha y al pié de todas ellas y con estos datos se formará el resúmen en el que se pondrán el número total de trenes correspondientes al mes y los carruajes de cada clase que cada tipo ó grupo de trenes han arrastrado con los totales correspondientes á la derecha y debajo del estado.

Art. 36. El inspector de la via permanente, deberá llevar tambien un libro estadístico segun *modelo núm. 32*, en el cual especificará las clases de materiales que consume, tales como rieles, coginetes, durmientes, tornillos etc. y su procedencia: La cantidad total empleada de cada clase durante el mes, lo que corresponde á cada kilómetro de total longitud de la línea, y lo que corresponde á cada kilómetro recorrido por las máquinas.

Este kilometraje le será suministrado por el inspector del tren rodante.

En las observaciones hará cualquiera esplicacion que juzgue conveniente, indicando sobre todo los puntos de la línea donde se hayan consumido mas materiales, con las causas si ha sido posible apreciarlas haciendo mencion especial de los puentes y obras de importancia.

Todos los estados que preceden deberán formarse por duplicado, remitiéndose en cada mes por el Administrador, uno al ministerio del Interior y otro á la oficina de Ingenieros Nacionales.

Reglamento de la administracion del Ferro-Carril Nacional de Villa Maria á Rio 40.

CAPÍTULO I

PERSONAL

Art. 1º La Administracion del Ferro Carril Andino se compondrá del personal siguiente :

Un Administrador.

Un Contador.

Un Tesorero.

Un Encargado del depósito ó bodega.

Estos empleados, que tendrán á sus órdenes el número de escribientes y subalternos que se determinen en órdenes especiales, serán nombrados directamente por el Gobierno.

CAPITULO II

DEL ADMINISTRADOR

Art. 2^o El Administrador dependerá directamente del Ministerio del Interior.

Es el Jefe superior de la línea, y está encargado de la buena administracion y vigilancia de todos los servicios.

Representará al Ferro-Carril en todas sus relaciones con el público y con las empresas.

Nombrará, suspenderá y separará de sus cargos, á propuesta de los jefes de las respectivas reparticiones, á todos los empleados cuyos sueldos no escedan de cien pesos fuertes mensuales, y propondrá al Ministerio el nombramiento, suspension ó separacion de todos los demás.

Podrá conceder licencias hasta de 15 dias, pasando las que escedan á la aprobacion del Ministerio, acompañadas de un informe.

Art. 3^o Para optar á este cargo se necesita: Acreditar la aptitud y conocimientos necesarios en administracion y en explotacion de ferro-carriles.

Art. 4^o El Administrador está encargado de cumplir y hacer cumplir todas las órdenes procedentes del Ministerio del Interior, en lo relativo al Ferro-Carril Andino, así como los reglamentos del mismo, debiendo ejercer al efecto la vigilancia necesaria sobre los empleados, los cuales estarán á sus órdenes.

Para la trasmision de estas órdenes deberá siempre observar

la via gerárquica, comunicándolas á los jefes de cada reparticion para que estos lo hagan á sus subordinados.

Art. 5^o Propondrá la formacion ó modificacion de tarifas y los contratos referentes á la explotacion del camino.

Trasmitirá, informándolas, las propuestas que se le hicieren de venta de materiales, objetos de consumo, etc., teniendo siempre presente para esto la disposicion que sobre el particular dicta la Ley de Contabilidad de la Nacion.

Art. 6^o Formará los itinerarios de los trenes, poniéndose de acuerdo al efecto con el Inspector del tren rodante, oyendo antes de su compilacion la opinion del Director de Correos.

Para formar estos itinerarios tendrá en cuenta :

Las necesidades del tráfico de mercancías en la línea.

Las de los pueblos que atraviesa para el servicio de los pasajeros.

Las horas de trenes del Gran Central, para establecer en lo posible correspondencias de trenes que facilitando el servicio público, contribuyen á aumentar los rendimientos de la explotacion.

Art. 7^o Dará un parte quincenal al Ministerio del Interior en el que se especifique :

Los sucesos mas notables ocurridos en todas las dependencias de la línea durante la quincena, tales como retrasos grandes de trenes, averías en la línea, accidentes de los trenes etc.

Se estenderá mas especialmente sobre aquellos puntos que pudieran ocasionar reclamaciones del público.

Art. 8^o Antes del 15 de cada mes, remitirá al Ministerio del Interior un presupuesto por reparticiones, de los gastos que juzgue necesarios para el mes siguiente, en la forma que se previene en el reglamento de contabilidad.

Art. 9^o Procurará que antes del 5 de cada mes se hayan pagado todas las cuentas de sueldos, jornales, materiales, indemnizaciones y gastos de toda especie correspondientes al

mes anterior, prévia su oportuna revision y confrontacion con las disposiciones vigentes.

Art. 10. Desde el 5 al 10 de cada mes hará entrega en la Aduana Nacional del Rosario, de todos los fondos sobrantes de los productos de la explotacion del mes anterior, despues de hechos los pagos que previene el art. 9^o.

Art. 11. El dia 15 de cada mes remitirá al Ministerio del Interior una memoria detallada del servicio hecho en la linea durante el mes anterior.

En ella espresará :

El movimiento y producto de pasajeros, mercancías y encomiendas.

Los gastos hechos por cada reparticion.

Las observaciones á que diere lugar el resultado económico del espresado mes. Remitirá al mismo tiempo un duplicado de los estados de entrada y gastos á la Contaduria General de la Nacion.

Art. 12. Antes del 1^o de Diciembre de cada año enviará al Ministerio del Interior, un presupuesto detallado de todos los gastos que conceptúe necesarios para el año siguiente ; en él procurará introducir todas las economías compatibles con el buen servicio y esplicará las partidas que aparecieran aumentadas con respecto al año anterior.

Art. 13. Antes del 1^o de Marzo remitirá al Ministerio del Interior una memoria detallada de los servicios, gastos y productos de la linea durante el año anterior, con espresion detallada del movimiento de todas clases, gastos por reparticiones, trabajos hechos. Un duplicado de todos estos documentos se remitirá á la Contaduria General de la Nacion acompañado de los libros de la contabilidad y demás comprobantes correspondientes al año terminado.

Art. 14. Aprobará los gastos mensuales de las reparticiones de la linea ; firmará las planilias de pago del personal, facturas de materiales y de todo cuanto se refiera á los gastos,

en conformidad con el presupuesto aprobado y necesidades del servicio.

Art. 15. Dará cuenta mensualmente de estos mismos gastos especificándolos según su clase y aplicación que hayan tenido.

Para la formación de todos los documentos á que se refiere este artículo y los anteriores se atenderá estrictamente á lo que previene el reglamento especial de la contabilidad del ferro-carril.

Art. 16. Siempre que ocurriese algun hecho extraordinario relativo al servicio de la línea, que pudiera entorpecer su buena marcha en cualquier sentido, ó cuando tuviese lugar algun accidente grave en los trenes ó la vía, lo comunicará inmediatamente por telégrafo al Ministerio del Interior, sin perjuicio de hacerlo detalladamente por escrito á la mayor brevedad posible. Hará imprimir, para distribuir las entre los empleados, las órdenes de servicio, que por ser de interés general deban ser conocidas por todos los dependientes de la línea, remitiendo dos ejemplares al Ministerio del Interior.

CAPÍTULO III

DEL CONTADOR

Art. 17. Corresponde al contador :

Llevar las cuentas generales de la línea en sus diversas reparticiones.

Intervenir y fiscalizar la buena aplicación de las tarifas de todas clases en las estaciones para el cobro de los boletos de pasajeros, cargas etc.

Revisar y examinar las planillas del personal, cuentas de materiales y gastos de todas clases.

Inspeccionar la contabilidad administrativa de las diversas dependencias de la línea.

Someter á la aprobación del administrador todas las cuen-

tas conformes con las reglas establecidas para que este dé la orden de pago.

Darle cuenta de cualquier informalidad, error é infraccion que notase en los documentos de pago sometidos á su exámen.

Art. 18. Presenciará el recibo de fondos procedentes de la recaudacion de las estaciones, que los gefes de estas remitan al Tesorero.

Dará un parte diario al Administrador, de las cantidades recaudadas espresando las procedencias.

Art. 19. Dará antes del 5 de cada mes al administrador un estado en el que espresé la recaudacion correspondiente al mes último, espresando las diversas procedencias y comparándolo con igual mes del año anterior, así como los gastos hechos durante el mes por las diversas reparticiones.

Art. 20. Distribuirá á las estaciones los boletos para pasajeros que estas necesitasen, y en virtud de pedido que deben hacer con un mes de anticipacion.

Revisará una vez por semestre la contabilidad de todas las dependencias, dando cuenta por escrito del resultado de su visita.

Art. 21. Revisará todos los sábados despues de las cuatro de la tarde, el libro de caja y las existencias en metálico de la misma, pasando nota de ellas al Administrador.

Art. 22. Llevará el número y clase de libros que al efecto se previenen en el reglamento especial para la contabilidad.

CAPÍTULO IV

DEL TESORERO

Art. 23. El Tesorero está encargado bajo su responsabilidad, de la recepcion, guarda y distribucion de los fondos de la línea.

Art. 24. Todos los sábados despues de las cuatro de la tarde, someterá al exámen del contador el libro de caja que

debe llevar siempre al día, y hará con él el recuento de los fondos existentes.

Art. 25. Se encarga de pagar personalmente todos los gastos de la línea, despues de aprobadas las planillas y cuentas por el administrador, sin que le sea permitido delegar en otro esta comision; recojerá el recibo de todos los que cobren y tendrá efectuados todos los pagos antes del 5 de cada mes.

Se esceptúa de esta disposicion el pago de las cuadrillas de la via permanente, cuyos haberes entregará el tesorero mediante recibo á los capataces, á quienes avisará su paso de antemano para que se hallen en las estaciones. Los capataces pagarán á sus respectivas cuadrillas en presencia de todo el personal de cada una y recojerán sus firmas en la planilla que les entregue el Tesorero, las cuales devolverán inmediatamente por conducto de su jefe respectivo.

Art. 26. Hechos los pagos devolverá los documentos á la Contaduria acompañados de una nota en que espresese la cantidad total pagada, y la sobrante en caja de los productos correspondientes al mes pagado.

Art. 27. Llevará los libros que se determinen en el reglamento especial de la contabilidad.

CAPÍTULO V

DEL GEFE DEL DEPÓSITO Ó BODEGA

Art. 28. El gefe de la bodega está encargado de la conservacion, guarda y distribucion de todos los materiales y efectos copiados para el consumo y necesidades del ferro-carril en sus distintas dependencias.

Art. 29. No entregará efecto alguno sin que se le haga el pedido por pepeletas firmadas por uno de los gefes de cada reparticion.

Art. 30. Cuidará de que los depósitos estén siempre bien

surtidos, especialmente de los efectos de consumo constante y de primera necesidad.

Art. 31. No dará entrada á efecto alguno que no sea antes revisado y admitido como bueno por el gefe de la reparticion ó servicio á que se destinase.

Art. 32. Dará cuenta mensualmente del movimiento de su depósito y llevará cuenta exacta de las entradas y salidas de los efectos; de las existencias; de los consumos de cada servicio; y formará sus estados y documentos conforme á lo que previene el reglamento especial sobre la contabilidad.

Reglamento de maquinistas y foguistas del Ferrocarril Nacional de Villa María á Rio Cuarto.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1^o El servicio y obligaciones de los maquinistas y fogoneros comprende:

La conservacion perfecta de la máquina y todos sus accesorios, y las pequeñas reparaciones de la misma;

La conduccion de trenes de toda clase con arreglo á los cuadros de servicio, y las maniobras para su formacion y descomposicion;

Obediencia exacta y pronta de las señales de todas clases;

Estar á todas horas del dia y de la noche dispuestos á hacer servicio.

Art. 2^o Los maquinistas estan á las órdenes del Inspector ó primer maquinista, en todo cuanto se refiere á la buena conservacion, reparacion y trabajo de las máquinas;

En marcha, á las del gefe del tren en lo relativo á la conduccion de estos y sus maniobras ;

En las estaciones á las del gefe respectivo ó su delegado.

El fogonero depende esclusivamente del maquinista.

Art. 3^o Para ser maquinista se necesita :

Presentar certificados de haberlo sido en otras líneas, ó haber corrido durante un año, por lo menos, de fogonero en la línea, con aplicacion y buena conducta.

Sufrir un exámen teórico y otro práctico referente al servicio de la máquina, reglamentos de señales, averias, etc.

Correr un mes de maquinista en calidad de interino.

Si hechas estas pruebas quedase demostrada la aptitud del aspirante, será nombrado maquinista en propiedad y se le expedirá el correspondiente certificado.

Art. 4^o Los maquinistas son responsables de todo accidente ocurrido en marcha al tren ó la máquina por negligencia suya.

Cuando marchan con la máquina sola, hacen tambien las veces de conductores de tren, y tienen las mismas obligaciones que estos respecto á señales y medidas de seguridad.

Tienen el deber de instruir minuciosamente á su fogonero de todo lo concerniente al servicio de la máquina, á fin de que en caso necesario la pudiera conducir.

El fogonero obedecerá estrictamente al maquinista en todo cuanto concierne al servicio.

Art. 5^o Pueden viajar en las locomotoras :

El Administrador y empleados superiores de la línea ;

Los Ingenieros del Gobierno é Inspectores ;

Las personas autorizadas por un boleto del Administrador ó del Inspector del tren rodante ;—En todo caso cuidará que el número de personas que monte en la locomotora incluso él y su fogonero, no esceda de cinco escepto en los casos de accidente ó socorro.

Art. 6^o Todo maquinista ó fogonero hallado en estado de

embriaguez, aun fuera del servicio, será despedido inmediatamente.

Les está prohibido terminantemente abandonar la máquina ni aun en caso de riesgo personal.

Nunca podrá hacer marchar la máquina uno de ellos solamente. Es indispensable que además del que la conduzca haya otro hombre al freno.

Los fogoneros no podrán maniobrar las máquinas en las estaciones, sin estar previamente autorizados para ello y por medio de certificado.

CAPÍTULO II

SERVICIO EN LA VIA

Art. 7^o El maquinista se presentará en el depósito una hora antes de la salida del tren para hacerse cargo de su máquina y examinar :

Si todas las piezas de la máquina están en disposición de funcionar con regularidad ;

Si están completas las provisiones de combustibles, agua, grasa y demás efectos necesarios ;

Si las herramientas, aparatos de alumbrado y señales, están completos y en buen estado ;

Si hay en la vía del depósito ó cochera algún obstáculo que le impide ponerse en movimiento.

Art. 8^o Se pondrá á la cabeza del tren diez minutos antes de la hora de salida á no tener orden en contrario.

Esta maniobra se hará lentamente, con el fogonero al freno, para evitar choques y movimiento al material.

El fogonero enganchará la máquina al tren bajo la dirección del maquinista, que no permitirá hacer esta operación á ninguna otra persona.

Se engrasará la máquina momentos antes de la salida.

Puede hacer esta operacion el fogonero bajo la responsabilidad del maquinista.

Art. 9^o Hecha la señal de marcha por el gefe del tren, la anunciará el maquinista por medio de un silbido prolongado y se pondrá en movimiento con suma lentitud, sin producir tiro-nes, y golpes ni sacudidas al material.

Se prohíbe terminantemente abrir los purgadores á la salida, entrada ó paso por las estaciones, ó paso de nivel, y en los puntos de la vía en que hubiese una ó mas personas.

Art. 10. Durante la marcha, el maquinista estará de pié junto á las palancas del regulador y cambio de marcha.

Debe ocuparse especialmente:

Del estado de su máquina;

Del de la vía;

De la vigilancia del tren;

El fogonero se colocará cerca de la manivela del freno;

Se ocupará de la alimentacion de la máquina y de los demás trabajos que le ordene el maquinista.

Queda terminantemente prohibido al maquinista y fogonero sentarse en la máquina durante la marcha.

Art. 11. El maquinista no escederá nunca la velocidad señalada en los itinerarios.

En caso de atraso el aumento de velocidad nunca podrá esceder de la mitad de la reglamentaria.

Procurará llegar siempre á la hora á las estaciones.

Le es terminantemente prohibido, llegar ni salir ántes de la hora, aun cuando recibiese órden en contrario.

Todo adelanto injustificado, de más de cinco minutos, se castigará con la despedida del maquinista.

Todo atraso no justificado, de mas de cinco minutos; se castigará segun su duracion y las causas que lo motivasen.

Art. 12. El maquinista procurará tener siempre, cuando menos, diez centímetros de agua sobre el cielo del hogar.

Debe hacer lo posible para que el nivel del agua y la presión sean constantes.

Se asegurará con frecuencia de que los aparatos de alimentación funcionan perfectamente.

Le está terminantemente prohibido el cargar ó acuñar las palancas de las válvulas de seguridad.

CAPÍTULO III

MEDIDAS DE PRECAUCION

Art. 13. Ningun tren saldrá de una estacion cuando haya salido antes otro tren, sin que haya pasado un intervalo de diez minutos.

En caso de duda sobre la buena marcha del primero, por efecto del estado de su máquina ú otra cualquiera causa, el segundo no saldrá hasta que se sepa por telégrafo que el otro ha llegado á la estacion inmediata.

En caso de interceptacion telegráfica, se dejará pasar un tiempo igual al necesario para recorrer el trayecto entre ambas estaciones.

Art. 14. Ningun maquinista saldrá de una estacion donde debe cruzar con otro tren, sin que preceda la llegada y completa parada de este.

O la orden de marcha dada por escrito por el jefe de estacion, para ir á cruzar á la estacion inmediata.

Art. 15. Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza del tren.

Solo podrá variarse esta disposicion:

Para hacer maniobras;

Para los casos de socorro á otro tren.

En ambos casos, la velocidad no escederá nunca de 20 kilómetros por hora.

Tampoco escederán de esta velocidad las máquinas que por cualquier causa marchasen con el tender por delante.

Art. 16. Cuando por circunstancias especiales fuese necesario enganchar dos máquinas á un tren, se pondrá á la cabeza aquella á quien por turno le correspondiese hacer aquel servicio.

El maquinista de la cabeza dirigirá la marcha; abrirá el primero el regulador; le cerrará el último, y hará todas las señales relativas á la marcha y seguridad del tren.

El segundo maquinista obedecerá estrictamente dichas señales.

Queda terminantemente prohibido remolcar un tren poniendo una máquina á la cabeza y otra á la cola del tren.

Así mismo se prohíbe terminantemente enganchar á un mismo tren mas de dos máquinas encendidas.

Art. 17. La velocidad de un tren al paso de las agujas abordadas de punta, no excederá de quince kilómetros si es de viajeros, y diez si es de mercancías.

Salvo en los casos de fuerza mayor ó de orden superior, ningún tren ó máquina aislada podrán pararse en otros puntos que los señalados para el servicio de la línea.

Art. 18. Cuando un maquinista tenga que detenerse en la vía, dará cuenta al jefe del tren de las causas que obligan á esta detencion.

Si necesita del auxilio de otra máquina, lo manifestará al conductor, para que este la pida segun las prescripciones reglamentarias.

Despues de pedida la máquina de auxilio, el maquinista no continuará su marcha hasta su llegada, á menos de que se recibiese noticia segura de que este no podia verificarse, ó que el socorro se hubiese pedido hácia atras.

Art. 19. La mínima distancia de dos máquinas en marcha, debe ser de 1,500 metros.

Si la una fuese á socorrer á la otra, al llegar á esta distancia marchará con mucha lentitud y silbando con frecuencia.

Art. 20. Si durante la marcha se imposibilitase por cual-

Debe hacer lo posible para que el nivel del agua y la presión sean constantes.

Se asegurará con frecuencia de que los aparatos de alimentación funcionan perfectamente.

Le está terminantemente prohibido el cargar ó acuñar las palancas de las válvulas de seguridad.

CAPÍTULO III

MEDIDAS DE PRECAUCION

Art. 13. Ningun tren saldrá de una estacion cuando haya salido antes otro tren, sin que haya pasado un intervalo de diez minutos.

En caso de duda sobre la buena marcha del primero, por efecto del estado de su máquina ú otra cualquiera causa, el segundo no saldrá hasta que se sepa por telégrafo que el otro ha llegado á la estacion inmediata.

En caso de interceptacion telegráfica, se dejará pasar un tiempo igual al necesario para recorrer el trayecto entre ambas estaciones.

Art. 14. Ningun maquinista saldrá de una estacion donde debe cruzar con otro tren, sin que preceda la llegada y completa parada de este.

O la órden de marcha dada por escrito por el jefe de estacion, para ir á cruzar á la estacion inmediata.

Art. 15. Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza del tren.

Solo podrá variarse esta disposicion:

Para hacer maniobras;

Para los casos de socorro á otro tren.

En ambos casos, la velocidad no escederá nunca de 20 kilómetros por hora.

Tampoco escederán de esta velocidad las máquinas que por cualquier causa marchasen con el tender por delante.

Art. 16. Cuando por circunstancias especiales fuese necesario enganchar dos máquinas á un tren, se pondrá á la cabeza aquella á quien por turno le correspondiese hacer aquel servicio.

El maquinista de la cabeza dirigirá la marcha; abrirá el primero el regulador; le cerrará el último, y hará todas las señales relativas á la marcha y seguridad del tren.

El segundo maquinista obedecerá estrictamente dichas señales.

Queda terminantemente prohibido remolcar un tren poniendo una máquina á la cabeza y otra á la cola del tren.

Así mismo se prohíbe terminantemente enganchar á un mismo tren mas de dos máquinas encendidas.

Art. 17. La velocidad de un tren al paso de las agujas abordadas de punta, no excederá de quince kilómetros si es de viajeros, y diez si es de mercancías.

Salvo en los casos de fuerza mayor ó de orden superior, ningún tren ó máquina aislada podrán pararse en otros puntos que los señalados para el servicio de la línea.

Art. 18. Cuando un maquinista tenga que detenerse en la vía, dará cuenta al jefe del tren de las causas que obligan á esta detencion.

Si necesita del auxilio de otra máquina, lo manifestará al conductor, para que este la pida segun las prescripciones reglamentarias.

Despues de pedida la máquina de auxilio, el maquinista no continuará su marcha hasta su llegada, á menos de que se recibiese noticia segura de que este no podia verificarse, ó que el socorro se hubiese pedido hácia atras.

Art. 19. La mínima distancia de dos máquinas en marcha, debe ser de 1,500 metros.

Si la una fuese á socorrer á la otra, al llegar á esta distancia marchará con mucha lentitud y silbando con frecuencia.

Art. 20. Si durante la marcha se imposibilitase por cual-

quier causa el maquinista para dirigir su máquina, el fogonero cerrará inmediatamente el regulador, hará la señal de parada y apretará el freno.

En seguida se concertará con el jefe del tren para seguir la marcha por lo menos hasta la próxima estación.

En ningun caso podrá hacerlo sin llevar consigo otro individuo que se encargue del manejo del freno de la máquina.

Art. 21. Si por cualquier causa tuviese un tren que retroceder, la velocidad de su marcha no excederá en ningun caso de la del paso regular de un hombre.

Salvará con frecuencia é irá precedido el tren de un guarda con la señal de alto que marche á 800 metros de distancia.

Art. 22. El maquinista procurará hacerse dueño de la velocidad del tren antes de llegar á las estaciones, de modo que en caso de necesidad pueda parar completamente antes de pasar las agujas.

En ningun caso deberá pasar su tren de los andenes de la estación.

Adoptará estas medidas sin confiar en los frenos del tren, aun que pueda acudir á ellos cuando los necesite.

Art. 23. El maquinista está obligado á practicar en todas las estaciones las maniobras necesarias para tomar ó dejar wagones correspondientes á su tren.

La carga del tren no podrá en ningun caso exceder ni bajar de la marcada en las órdenes de servicio hechas al efecto.

En caso de llevar menos carga, el maquinista deberá justificarlo por escrito en el boleto correspondiente á su viaje.

CAPÍTULO IV

SEÑALES Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

Art. 24. En todas partes y á todas horas se tomarán las mismas precauciones que si se esperase un tren.

La carencia absoluta de toda señal indica que la vía está libre.

Se exceptúan de esta prescripción las señales avanzadas de las estaciones durante la noche.

Su ausencia significa señal de alto.

Art. 25. Las señales que debe hacer el maquinista son las siguientes:

Un silbido prolongado significa atención.

Dos silbidos breves y seguidos significa apretar frenos, ó parada.

Repetido significa parar con urgencia.

Un silbido breve significa aflojar frenos.

Dos ó mas silbidos prolongados y con corto intervalo uno de otro significa petición de auxilio.

Art. 26. Las máquinas llevarán durante la noche dos faros á la cabeza, uno blanco al pié de la chimenea, y otro rojo debajo del primero y sobre la traviesa de la máquina.

El maquinista es responsable de la colocacion y conservacion en buen estado de estas luces durante la marcha.

Si la máquina marchase aislada, llevará detrás otra luz roja.

Art. 27. El maquinista está obligado á conocer perfectamente y en todos sus detalles el reglamento de señales, y es responsable de su buena ejecucion en la parte que le corresponde.

Art. 28. El maquinista prestará ciega obediencia á las señales de alto y precaucion, aun cuando crean que son equivocadas.

Tan pronto como aperciba la señal de alto, procurará hacerse dueño de la velocidad del tren por cuantos medios estén á su alcance á fin de detenerlo antes de llegar á la señal.

En ningun caso y bajo ningun concepto pasará una señal de alto.

Art. 29. En tiempo de nieblas ó tormentas de tierra, el ma-

quinista redoblará toda su atención sobre la vía, haciendo frecuentemente con el silbato la señal de atención.

CAPÍTULO V

DE LA MÁQUINA

Art. 30. El maquinista aprovechará las paradas de las estaciones para:

Revisar bien su máquina y ver si todas las piezas están en buen estado;

Alimentarla y engrasarla;

Limpiar y cargar el fuego;

Tomar provisiones.

Art. 31. Al llegar á la estación extrema debe llevar su máquina:

Con mucha agua en la caldera;

Con poco combustible en el hogar.

Debe, sin embargo, tomar sus precauciones para en caso necesario poder ponerse en estado de hacer maniobras ó conducir un tren extraordinario.

Art. 32. Al llegar al depósito hará inmediatamente las operaciones siguientes.

Dar vuelta á la máquina;

Llenar de agua el ténder;

Proveerse de combustible;

Llevar la máquina á su sitio, dejándola con el regulador cerrado, el freno apretado y la palanca en punto muerto.

Tirar el fuego.

Art. 33. Inmediatamente anotará en un libro dispuesto al efecto, los defectos notados en su máquina y reparaciones que conviniese hacer, fijando la fecha, el número de la máquina y su firma.

Así mismo estenderá en el acto el boleto referente á su viaje

y dará cuenta al jefe del depósito, ó quien haga sus veces, de lo que hubiese notado durante el trayecto, etc.

Art. 34. En los días de descanso se ocupará el maquinista acompañado de su fogonero, en las pequeñas reparaciones de la máquina, y especialmente en:

Lavar la caldera;

Limpiar los tubos;

Cambiar mechas;

Hacer las juntas, etc., etc.

Ejecutará además los servicios que relativos á su cargo se le ordenaren.

Art. 35. Los maquinistas, al empezar sus servicios en la línea, recibirán y firmarán recibo de los efectos siguientes:

Herramientas, útiles y accesorios para el trabajo de la máquina;

Un ejemplar del presente reglamento, del de señales y del de circulacion por la vía única, de los que firmará el enterado antes de empezar sus servicios en la línea.

Todo maquinista está obligado á llevar constantemente consigo:

Un ejemplar de este reglamento, del de señales y del de la circulacion por la vía única;

Un ejemplar del itinerario de marcha de trenes;

Y un reloj de bolsillo que tenga la hora de la estacion cabeza de la línea.

Art. 36. Ningun maquinista ó fogonero podrá ausentarse de la línea ni abandonar su servicio, sin prévia orden ó licencia de su jefe.

El que contraviniere á esta disposicion será despedido inmediatamente.

Los castigos y multas á que por sus faltas dieren lugar, se determinarán por una orden especial de servicio.

Memoria del administrador del Ferro Carril Andino

Villa María, Marzo 15 de 1874.

El Ferro-Carril de Villa-Maria a Rio Cuarto, fué dado al servicio público el 15 de Julio de 1873.

Desde el primer dia, los resultados empezaron á corresponder satisfactoriamente á las esperanzas que el Gobierno y el país concibieran de él; resultados que mejoraban á medida que se conseguía cimentar las operaciones de la línea.

Y es ciertamente un hecho halagueño, el que, á pesar de encontrarnos hasta hoy, sin ninguna de las comodidades indispensables para el buen desempeño que debe regir en toda empresa del carácter de esta, su movimiento está, con mucho, mas arriba de lo que era dado esperar.

A la simple vista se comprende la gran importancia que en tan poco tiempo ha llegado á adquirir esta línea, y es indudable que, no siempre se consiguen con tal prontitud, las ventajas materiales que hemos obtenido, á la par del crédito indisputable que acabamos de alcanzar.

Como es fácil de ver, aquella afirmacion está comprobada por el cuadro de entradas y salidas que ha tenido el Ferro Carril Andino, en los cinco meses y medio que corren desde el dia de su apertura, hasta el 13 de Diciembre próximo pasado.

Puede decirse con mucha propiedad, que nuestra empresa no solo no ha dado motivo alguno de queja á los particulares ni al Gobierno, sino que por el contrario, ha recibido las mejores demostraciones de simpatía por la probidad y exactitud que rije su marcha.

Las operaciones de la línea, segun se vé en cada una de las respectivas memorias de las diversas reparticiones, pueden reasumirse en las siguientes:

PRODUCIDO DE LA EXPLOTACION

Por pasajeros.....	91188	32	
Id Carga.....	14353	99	
Id Encomiendas.....	465	40	
Id Almacenaje.....	3	75	24014 46

GASTOS DIVERSOS

Sueldos..... pfs.	12318	01	
Materiales, reparaciones y tren rodante	9058	26	
Movimiento general de la linea de pasajeros de Rio 4 ^o	1142		
Idem de «G. Cabrera».....	409		
Idem de «Velez Sarsfield».....	158		
Idem de «Villa Maria».....	1031		23786 27

CARGAS

De Rio 4 ^o » libras.....	763422		
Id «G. Cabrera,» idem.....	6408		
Id «Velez Sarsfield,» idem.....	31947		
Id «Villa Maria,» idem.....	4022589		4824366

TREN RODANTE

Coches de 1 ^a clase.....	6		
Id de 2 ^a idem.....	10		
Id de 3 ^a idem.....	4		
Id mixtos.....	4		
Wagones cubiertos.....	45		
Idem descubiertos.....	15		
Máquinas.....	3		87

KILÓMETROS RECORRIDOS

Kilómetros andados por las máquinas	24772
-------------------------------------	-------

Idem idem por los wagones del F. C. Andino sobre la via del Central Argentino.....	200911	
Idem de wagones del F. C. C. Argentino sobre la via del Andino.....	69860	295543

El personal del Ferro Carril Andino puede verse en el cuadro siguiente, como tambien los sueldos que ganan mensualmente

ADMINISTRADOR

Un adminstrador con.....pfs.	259	
Un contador.....	150	
Un auxiliar.....	60	
Un sereno.....	30	
Un portero.....	30	520
	<hr/>	

TRACCION Y TREN RODANTE

Un inspector con.....pft.	150	
Un escribiente.....	60	
Un mecánico.....	75	
Dos maquinistas á 80 pft.....	160	
Dos foguistas á 45 pft.....	90	
Dos pasadores de leña á 36.....	72	
Un engrasador.....	36	
Un limpiador.....	36	
Un aprendiz.....	20	
Un guarda tren.....	50	
Un guarda encomiendas.....	36	
Un palanquero.....	36	821
	<hr/>	

VIA PERMANENTE

Un inspector con.....pft.	150	
Un peon.....	25	175
	<hr/>	

ESTACION RIO 4^o

Un gefe con.....pfs.	150	
Un primer dependiente.....	80	
Un id segundo.....	60	
Un capataz.....	45	
Seis peones á 30 pfs.....	180	
Un sereno.....	36	
Un sirviente.....	15	566
	<hr/>	<hr/>

ESTACION G. CARRERA

Un gefe con.....pfs	60	
Un peon.....	30	90
		<hr/>

ESTACION V. SANSFIELD

Un gefe con.....pfs.	60		
Un peon.....	30	90	pfs. 2262
		<hr/>	

Como se vé, el número de empleados de la línea del Ferro-Carril Andino, es de treinta y ocho, formando sus sueldos, un total de dos mil doscientos sesenta y dos pesos fuertes mensuales.

No aparecen en el cuadro anterior algunos sobresueldos que se han pagado á ciertos empleados, como lo dispone la ley de 14 de Octubre de 1872, porque es esto, una indemnizacion segun el mayor ó menor trabajo que practican, fuera de lo que les está determinado.

Sin embargo, á la suma de sueldos, tomando por ejemplo el mes de Noviembre, que nos arroja una cifra de sesenta y cuatro pesos y ochenta centavos fuertes, que agregada á la de sueldos, nos dán un total de dos mil trescientos veintiseis pesos ochenta centavos.

La tarifa de pasajeros, cargas y encomiendas, se verá demostrada en los cuadros impresos que acompañan esta memoria.

Esta tarifa ha sido perfectamente bien recibida por el público, pues, sin dejar de producir escelentes entradas á la Nacion, es tan moderada, como justa.

Es ciertamente satisfactorio el que no se haya recibido el mas pequeño reclamo por pérdidas, averías ú otros incidentes que bien pudieran ocurrir en un ferro carril que abraza como este, importantísimas poblaciones.

En cuanto á las disposiciones generales tomadas para mejorar el servicio, ó que sea necesario adoptar, hay que tener en cuenta, que entre ellas se consideran muchas que entran en las calificaciones de “reparaciones de la vía” y “conservacion de edificios,” y otras en que se encuentran las siguientes:

La Administracion del Ferro-carril Andino se ha dirigido á algunas autoridades, pidiéndoles tomen medidas enérgicas para evitar el que los vagos y mal entretenidos, pongan estorbos en la vía férrea, como muchas veces lo han hecho, hasta el punto de poner en peligro la marcha del tren.

Al principio, y aún hasta ahora poco, esos accidentes eran muy frecuentes, y si aún no tenemos desgracia alguna que lamentar por tales hechos, es debido á la actividad y celo de los empleados.

A este respecto, conviene patentizar aquí la necesidad advertida ya por el Ingeniero Inspector del tren rodante, de poner manecas en los coches y wagoes, pues la práctica ha demostrado la deficiencia de que adolecen; medida que será adoptada, tan luego como los talleres se organicen en Rio 4^o puesto que en Villa Maria no es posible hacer nada, por la falta absoluta de comodidad.

En efecto, aquella es una reparacion de suprema necesidad, y tanto es así, que á la vez es imposible detener un tren sin recurrir á las manecas.

Sobre este punto debe tenerse presente que en todos los ferro-carriles de alguna consideracion, están dotados sus trenes, de escelentes maneadas, que permiten evitar sinnúmero de desgracias, y facilitan mucho su manejo.

Se ha notado tambien la necesidad absoluta de poner paragolpes en los wagones, y aún cuando hasta hoy no ha habido avería alguna, debido al cuidado muy asiduo que se tiene, está de manifiesto la falta que hacen para evitar quebraduras en los coches.

El tamaño de los wagones descubiertos, es muy insuficiente para la clase de carga que diariamente se presenta, y esta Administracion crée que es preciso, y de una conveniencia notable, sean, ó alargados, ó construidas levadizas sus puntas, para poder añadir unos á otros cuando uno solo no baste.

De esa manera se podria mandar á Rosario y Córdoba nuestros mismos wagones en busca de su carga, sin pagar así á la empresa del Central Argentino el millaje que cobra conduciéndola en los suyos.

Si el empresario del ferro-carril de Rio 4^o á Mercedes, hace uso de las dos máquinas á que tiene derecho segun contrato, las que nos queden no bastarán á llenar las necesidades que demanda el movimiento. Tampoco serán suficientes aun que él no ocupe aquellas, porque en tal caso el transporte de sus materiales se hará por cuenta del Ferro-carril Andino, lo que recargará escesivamente el servicio.

Es, pues, indispensable encargar dos máquinas mas, cuando menos, y hacer en las existentes algunas reparaciones para mejorarlas.

Con tal objeto, el depósito del ferro-carril debe estar provisto siempre de los materiales necesarios á esas refacciones, que continuamente se practican, y el Señor Ministro del Interior, atendiendo á esta conveniencia, ha respondido ya muy oportunamente á ella, manifestando de ese modo su empeño en proteger las grandes y benéficas empresas de nuestro pais.

Los asientos y postigos de los carruajes necesitan una total reparacion, porque están ya en mal estado; los primeros á causa de sus materiales, que son de mala calidad, y los segundos por su pésima construccion.

El inspector de la vía permanente y del tren rodante, hace sentir la necesidad de un cambio para poder tener la leña retirada de la vía férrea, á consecuencia de los incendios á que está espuesta, y de los descarrilamientos que con tal motivo pueden producirse á las máquinas y trenes.

El primero de esos señores avalua el costo total de ese cambio en tres mil seiscientos pesos fuertes, contando, sin duda, con el valor de rieles y demas materiales que seria necesario ocupar, y los cuales, una vez empleados, quedarian siempre útiles, como muy bien lo dice el inspector del tren rodante.

La Administracion cree indudable la necesidad que en sus respectivas memorias hacen pesar aquellos señores, con relacion al cambio referido, y escusa por ello entrar en mas detalles.

Como lo hace notar muy oportunamente el inspector de la vía permanente, es de la mayor necesidad una alcantarilla en el kilómetro 5 y un puente en el 6.

Esas obras han sido examinadas ya por el ingeniero inspector, Mr. Dahlquist, acompañado personalmente por el administrador, y han encontrado ser, en efecto, sumamente necesarias para dar paso á las crecientes que inundan esos puntos.

En las estaciones "Velez Sarsfield" y "General Cabrera" se necesita construir algibes, que pueden ser provistos por los mismos desagües de las edificios, pues el agua es malísima, á tal punto, que se hace intomable.

Debe llamarse la atencion del Superior Gobierno sobre la importancia de establecer un cambio en "Chucul" que sirva como de *estacion de bandera*, para trasladar tambien allí la banda de "General Cabrera," cuya agua, que es escesivamente

salitrosa, oscida y pierde las calderas y tubos de las máquinas.

Por otra parte, si bien es cierto que el tráfico en ese punto no sería excesivo, no lo es menos que compensaría ventajosamente los gastos que pudiera ocasionar.

El Administrador del Ferro-carril ha hecho estas observaciones personalmente, de acuerdo con el Ingeniero Inspector, Mr. Dahlquist, y puede presentar su opinión para robustecerlas.

Algunas estaciones de la línea están embelleciendo su aspecto, por la iniciativa del Administrador y el interés decidido que se toman sus jefes, teniendo así, ahora, mucho mejor vista que en los primeros días de su erección.

La estación "Rio 4^o" necesita ser adornada con árboles á su contorno, y es de creerse seguramente, aumente de este modo infinitamente su valor material.

La fertilidad de los terrenos de ese punto, la abundancia de agua y el hermoso clima de que goza, son otras tantas razones que facilitarían el adorno de esa estación, llamada á ser quizá la primera en la República.

Esto, agregado á la solidez y belleza de los edificios, cambiaría totalmente su actualidad.

Además, una vez terminados los talleres, que se hallan muy adelantados, vendría á completar el cuadro, uniéndose á lo útil lo agradable.

En esta estación ha sido colocada ya una mesa de cambio que hacia suma falta; obra que ha venido á llenar un gran vacío.

La insuficiencia de los depósitos, tanto en Villa María como en Rio 4^o, para contener todas las máquinas, carruajes y wagoes, ha precisado al Administrador á pedir al Gobierno autorización para comprar lana, á fin de taparlos, preservándolos así de ser deteriorados por el agua y el sol.

Desde el momento en que me recibí de esta Administración,

he hecho á la del Central Argentino, vivas y repetidas reclamaciones por el cumplimiento de los artículos 15 y 16 del contrato con el Gobierno Nacional, y solo he conseguido que sean colocadas las señales á distancia completa (*simaphore.*)

Los galpones estarán concluidos en algunos dias mas; á pesar de ello, siempre tendrán nuestros coches y wagones que permanecer fuera de techo en Villa Maria, puesto que el referido contrato, solo nos dá el derecho de colocar dentro una máquina y dos coches.

Entre las medidas adoptadas para la conservacion de la vía, puede mencionarse la órden que he dado á todos los particulares que tienen leña acopiada cerca de ella, para que la retiren inmediatamente, pues, como ya se ha dicho, es peligroso que permanezca allí.

Una de las mas premiosas y urgentes necesidades que se observa en este Ferro-carril, es la falta de habitaciones para sus empleados en Rio 4^o, pues todos ellos tienen el deber de estar cerca de la estacion, prestando sus servicios en todo momento que sean requeridos.

Tan sentida es esta falta, que á primera vista se manifiesta, pudiendo emitirse en su abono muchas y sérias reflexiones.

Entre otras, se vé la muy sensata de que, viviendo lejos de la estacion los empleados, es materialmente imposible estar en el local donde los llama el deber, en toda circunstancia dada y urgente, que ocurre á cada paso, lo que perjudica notablemente el servicio que deben desempeñar.

Ademas de vivir lejos esos empleados, tienen forzosamente que hacerlo en malos ranchos que, sobre ser escesivamente caros sus alquileres, son hasta indecorosos para la morada de gentes medianamente educadas.

Es de esperarse, pues, que el exelentísimo Gobierno, atentas estas consideraciones de tanta magnitud, mandará construir algunas casas que salven tan graves y formales inconvenientes.

Con relacion á los gastos que se han hecho, es digno de notarse que, á pesar de estar organizándose aun este Ferrocarril, sean aquellos tan moderados.

Al tratar de este incidente, no se puede prescindir de mencionar el pequeño gasto que tenemos en el combustible para las máquinas.

Esta circunstancia es debida á la inteligencia y pericia del Ingeniero inspector del tren rodante, que ha introducido esa ventaja, merced á la práctica y prolijos conocimientos que posee; ventaja que podemos creer, no ha obtenido otro ferrocarril de la República.

Si en todos los caminos de fierro se ha hecho uso del carbon de piedra para las máquinas, nosotros solo gastamos la leña, infinitamente mas barata que aquel, y que usada debidamente, tiene sobre él preciosas condiciones.

Otra de las grandes necesidades que es indispensable llenar, es la colocacion de un hilo telegráfico, que esté esclusivamente al servicio del Ferrocarril.

Bastaria tender la vista sobre todos los ferrocarriles del mundo, para convencerse de la suprema exigencia que demanda el telégrafo en una linea férrea, pues no hay una sola que no esté acompañada de los hilos eléctricos.

Tan importante es esta medida, que escapa á todo comentario.

Si los ferrocarriles hubiesen de establecerse sin el telégrafo, indudablemente se tropezaria con un cúmulo de contrariedades é inconvenientes peligrosos, que comprometerian formalmente sus funciones.

Una práctica constante de muchos años, ha venido á hacernos sentir de un modo evidente, la necesidad de la via telegráfica á la par de la férrea.

El pequeño costo que un hilo, colocado en los mismos postes del telégrafo trasandino, demandaria, con una mesa en cada estacion, y las consideraciones de gran peso que apoyan

esta exigencia, es de esperarse decidan al Exmo. Gobierno á llenarla inmediatamente que se posesione de ella.

La creacion de una estacion de segunda clase en Villa Maria, es indudable que llame la atencion de toda persona que medite sobre las condiciones en que se encuentra el Ferro-carril Andino.

Especialmente, la mayor exigencia de tal obra, está determinada por la necesidad de independizarse nuestra línea, del Central Argentino.

Y al hablar de la estacion en Villa Maria, es preciso demostrar la necesidad de que el Gobierno reglamente ú obligue á la empresa del Ferro-carril Central Argentino, que sus trenes lleguen á este punto á horas fijas, pues de lo contrario, marchando con la irregularidad que hasta aquí lleva, es absolutamente imposible tener esa precision en los nuestros, puesto que tienen que esperar la llegada de aquellos, de Córdoba.

Tal medida vendrá luego á hacerse imprescindible, cuando dentro de poco establezcamos en nuestra linea el tren diario, pues en tal caso saldrá de Villa Maria despues que el del Central llegue del Rosario, para poder así llevar en el mismo dia la carga, pasajeros y correspondencia que venga del Litoral y el Interior.

El sistema de sobre-sueldos no da los resultados prácticos que parece se han tenido en vista al establecerlo, pues muchos de los empleados, especialmente superiores, á pesar de ser sus sueldos algo bajos, se rehusan á cobrar lo que les determina aquel, cuando sus trabajos son mayores de lo que tienen señalado.

Será, pues, mucho mejor aumentarles el sueldo fijo y suprimir las primas extraordinarias.

De ese modo se evitaria la violencia que sufren de presentarse cobrando pequeñas y minuciosas cantidades, y se conseguiria pagarles mejor sus servicios.

Al terminar esta memoria, cábeme la honra de ofrecer al

Sr. Ministro las distinciones de mi particular aprecio y distincion.

Dios guarde á V. E.

Cárlos A Gonzalez.



Inspeccion de tren rodante del Ferro-Carril Andino.

Villa Maria, Marzo de 1874.

Sr. Administrador del Ferro-carril Andino, D. Cárlos A. Gonzalez.

Cumpliendo con lo dispuesto por el artículo 16 del Reglamento, me es satisfactorio presentar á vd. esta memoria de la Reparticion á mi cargo: memoria que será tomada desde el 15 de Julio de 1873, en que fué dada al servicio público esta línea.

MÁQUINAS

Desde el dia de la apertura de la línea hasta el 8 de Noviembre, el servicio era practicado solo por dos máquinas «Velez Sarsfield» y «N^o 3», pues la «Rio 4^o» fué entregada recién en la última fecha, haciéndose muy recargado ese trabajo, á consecuencia de los muchos trenes especiales que se espedian, unas veces por demasiada carga, y otras por órdenes del Gobierno.

A pesar de ese recargo, el estado de las máquinas es muy satisfactorio, necesitando únicamente la «N^o 3» una simple

alteracion para que, con arreglo á sus dimensiones, pueda hacer un servicio mejor.

Creo que pronto nos entregará el Sr. Stuart, dos máquinas, las que, segun mi opinion, no estarán en buenas condiciones, por el uso que tienen. De las cinco que con esas tendremos, tres son chicas y dos grandes. Luego pues, serán insuficientes para satisfacer las necesidades del tráfico que aumenta cada dia.

No habiendo cumplido el F. C. C. Argentino, con lo estipulado por el artículo 3^o del contrato con el Gobierno Nacional de 11 de Febrero de 1873, las máquinas han estado, y siguen estándolo aun, á la intemperie, sufriendo asi su conservacion, manchándose sus pinturas, y cubriéndose de moho á pesar del esmerado y prolijo cuidado que con ellas se observa.

Hasta el presente, solo tenemos que mencionar un pequeño descarrilamiento, ocurrido el dia 25 de Agosto del año próximo pasado, frente al kilómetro 18, á consecuencia de andar la máquina con su frente para atrás por falta de una mesa de cambio en Rio 4^o, tropezando asi, con una vaca, en el punto indicado.

Los perjuicios recibidos con motivo de tal incidente, no fueron de consideracion, pues solo algunos wagones salieron de los rieles, y la máquina sufrió una pequeña averia en el miriñaque. Sin embargo, los pasajeros llegaron á su destino sin retardo alguno, como de costumbre.

CARRUAJES Y WAGONES

El estado de los carruajes no es muy bueno, pues con motivo de estar fuera de techo y á campo, digámoslo así, se han partido las maderas con el viento, el sol y el agua que reciben. Me permito indicar á V. E. la absoluta necesidad que hay en adoptar alguna medida que salve estos males, que causan verdaderos perjuicios en el sentido indicado.

El número de carruajes que tenemos es de veinticuatro, de los cuales seis son de primera clase, diez de segunda, cuatro de tercera ó equipajes, y cuatro mistos.

A propósito de los de segunda clase, creo que es muy conveniente ponerles maneadas, para mayor seguridad de los trenes.

La cantidad de wagones que hemos recibido hasta hoy, asciende á sesenta, de los que cuarenta y cinco son cubiertos y los quince restantes descubiertos.

La falta de buenos para-golpes en los wagones, es de todo punto necesario remediarla, pues considero un requisito indispensable para evitar quebraduras en los choques, al tiempo de cambiar.

Los wagones descubiertos son de bastante mala construcción, pues por demasiados cortos, no llenan las necesidades á que son destinados. Creo conveniente desarmarlos para hacerles algunas alteraciones, á fin de utilizarlos debidamente.

Así mismo, opino que es necesario poner maneadas en los wagones, tanto para mayor seguridad en los cambios, como para cuando van en viaje. Para afianzar esta opinión voy á citar un hecho ocurrido no ha mucho tiempo. Ahora pocos meses un fuerte viento sacó de los cambios de Rio 4^o, tres wagones, de los cuales uno llegó á Villa Maria, otro á « Velez Sarsfield » y el último se quebró en el tránsito. Este accidente demuestra la necesidad de poner las maneadas indicadas, pues de lo contrario nos veremos siempre en la precisión de parar los trenes en viaje para evitar su encuentro y poder salvar los estorbos que repetidas ocasiones colocan en los rieles gentes mal intencionadas y ociosas, con fines tan graves que pueden fácilmente, producir desastrosos y funestos sucesos. Con tal motivo, ya varias veces ha sido suspendida la marcha de los trenes, para quitar esos obstáculos.

Los postigos de los coches son muy inconvenientes, á tal punto que es imposible abrirlos, como muchas ocasiones ha

sucedido, causando así, una verdadera incomodidad á los pasajeros.

Las esterillas de los asientos de los coches de primera clase son de mal material, estando rotos varios por ese motivo, á pesar del cuidado que con ellos se tiene.

Ahora paso á indicar al señor Administrador un punto de gran importancia en esta línea. Me refiero al gasto de combustible para el servicio de las máquinas.

Efectivamente, aquel es sumamente moderado, á pesar de que nuestras máquinas, recorren diariamente todo el trayecto de la línea, arrastrando siempre un largo tren. Esta gran economía es debida á que el combustible de que mas se hace uso, es la leña, combustible un 75 p^o mas barato que el carbon.

Por órden de esta Administracion, estoy recibiendo mensualmente trescientas pilas de leña, que segun contrato debe entregar el señor Owen.

Para responder á la conveniencia de que dicha leña no sea colocada muy cerca de la via, preservándola del incendio á que siempre está espuesta, se hace necesario poner un cambio. El costo total de este trabajo, creo que seria muy pequeño, no pasando quizá de cien pesos fuertes, y como es de suponer que nuestros depósitos tengan rieles para casos extraordinarios é imprevistos, podia hacerse uso de ellos para tal objeto, quedando estos siempre útiles.

Considero importante hacer esta obra, en atencion á que con poco gasto puede ponerse á salvo de los incendios tanta cantidad de leña acopiada, que puede perderse con una sola chispa que despida una máquina al pasar.

A propósito de esta observacion, voy á referir un suceso ocurrido á los señores Hall y Gordillo.

No hace mucho á que, teniendo esos señores, un acópio de leña cerca de los rieles, fué incendiada por la chispa que al

pasar por allí arrojó una máquina, causándoles grandes perjuicios.

Por otra parte, hasta es espuesto á los descarrilamientos, el hecho de haber un incendio cerca de la via férrea, pues sufren los rieles con el calor del fuego.

En el mismo dia que tuvo lugar el hecho que he citado, se descarriló una máquina del señor Stuart, precisamente donde tenia lugar el incendio, siendo perjudicado no solo él, sino nuestro tren de pasajeros que tuvo que suspender su marcha, continuando en seguida con el auxilio de una máquina que llevé yo mismo de Villa Maria, llegando asi á su destino, á la hora de costumbre.

NECESIDADES GENERALES DE LA LÍNEA

Es de urgente necesidad me sea concedida la autorizacion para la compra de materiales para el Depósito, pues habiendo muchas modificaciones que hacer, asi mismo que composturas en máquinas y wagones, creo indispensable tener los útiles para tal objeto.

Debo hacer presente á Vd. que es muy conveniente poner un cambio entre las estaciones « General Cabrera » y « Rio 4^o » pues con motivo de haber en ese trayecto varias pendientes muy grandes, algunas ocasiones que el tren vá atrasado, es conveniente dejar la carga y volver luego por ella evitando así el atraso á esta y los pasajeros.

Por otra parte, el agua de « General Cabrera » es muy mala, y las calderas y tubos de las máquinas se oscidan á causa de la gran cantidad de salitre que contiene.

Con lo espuesto creo suficiente para demostrar la necesidad que acabo de esponer.

Al efecto, podria elejirse un punto que contenga agua buena, para mudar la bomba y poner el cambio, y creo que á 25 kilómetros, mas ó menos, de « General Cabrera, » seria con-

veniente hacerlo. Estando allí el cambio, habria tiempo suficiente para volver por las cargas, atrasadas en el mismo dia.

Tambien encuentro conveniente indicar á Vd. que es necesario pagar á los maquinistas por la cantidad de wagones que conducen, y cuando salgan atrasados de una estacion, pagarles los minutos de atraso siempre que lleguen á su término, á la hora de itinerario. De esta manera se les estimulará, y se verán así obligados á cumplir mejor con su deber.

No puedo pasar por alto un punto de la mayor importancia, sobre el cual me permito llamar muy encarecidamente la atencion de Vd.

El servicio público y lo dispuesto por el artículo 1^o en su Capítulo 1^o del Reglamento de « Maquinistas y Fogoneros » exigen que estos empleados esten « á todas horas del dia y de la noche, dispuestos á hacer servicio. »

Para cumplir pues, con estas justas exigencias, es absolutamente necesario que esos empleados tengan sus habitaciones en la misma estacion, ó muy inmediato á ella cuando menos.

En esta virtud, es preciso que se les haga construir en la estacion « Rio 4^o, » algunas casas para llenar así, esta imperiosa necesidad.

Así tambien se evitará el que esos empleados inviertan gran parte de sus sueldos en alquileres de casa que son muy subidos.

A continuacion presento al señor Administrador un pequeño cuadro de los gastos ocurridos en esta reparticion desde el 15 de Julio al 31 de Diciembre 1873.

GASTOS

Por sueldos de los empleados		
del tren rodante.....	4471	51
Por materiales y combustibles pf.	2966	71 pf. 7438 22
Los kilómetros recorridos por nuestras máquinas, coches y		

wagones, en los meses transcurridos desde la apertura de la línea, los encontrará Vd. demostrado en el cuadro siguiente :

Kilómetros de las máquinas del F. C. Andino.....	24772
Kilómetros de wagones del F. C. Andino sobre su misma vía.....	146844
Kilómetros de wagones del F. C. Andino sobre la vía F. C. C. Argentino.....	54070
Total de kilómetros de wagones del F. C. Andino sobre las dos vías	200914
Kilómetros de wagones del F. C. C. Argentino sobre la vía del F. C. Andino.....	69860
Dios guarde al Sr. Administrador.	

Ricardo H. Lapaeg.

Producto de la explotación. NÚMERO 1.

Fechas	Estaciones	Número de pasajeros	Importe	Peso de las cargas	Importe	Encomienas	Almacenaje	Importe	Total
1873—Julio	Rio 4 °	79	257 53	47575	23 56	43 96		295 05	1162 16
	General Cabrera.....	3	4 98	—				4 98	
	Velez Sarsfield.....	19	22 70	1974	3 14	58 84		25 84	
	Villa Maria.....	143	459 69	470824	317 76			836 29	
		244	744 90	490373	344 46	72 80		4162 16	
" Agosto	Rio 4 °	212	902 96	51925	798 62	37 70		1739 28	4687 04
	General Cabrera	17	23 31	—				23 31	
	Velez Sarsfield.....	29	33 56	850	63	4 10		35 29	
	Villa Maria.....	204	582 94	470250	2238 04	68 18		2889 16	
		462	1542 77	223025	3037 29	106 98		4687 04	
" Setiembre	Rio 4 °	206 ½	1126 20	244075	744 26	45 18		1915 64	4302 35
	General Cabrera	10	14	—		1 14		15 14	
	Velez Sarsfield.....	30	33 66	18075	9 09	55 08		42 75	
	Villa Maria.....	163	445 76	477995	1827 98			2328 82	
		409 ½	1619 62	440145	2581 33	401 40		4302 35	

Gastos de la explotación. NÚMERO 2.

Fechas	Repeticiones	Salarios	Materiales	Importes	Total
1873—Julio	Conservacion de la Vía.....	175 00		175	
	Traccion y Tren Rodante.....	445 51	274 95	690 46	
	Tráfico.....	190	932 40	1122 40	
	Administracion.....	330	335 36	665 36	
		1110 51	1562 71	2653 22	2653 22
" Agosto	Conservacion de la Vía.....	175 00		175 00	
	Traccion y Tren Rodante.....	745	525 89	1280 89	
	Tráfico.....	686	44 74	727 74	
	Administracion.....	490	240 56	730 56	
		2096 00	818 16	2914 16	2914 16
" Setiembre	Conservacion de la Vía.....	254 50		254 50	
	Traccion y Tren Rodante.....	810 20	391 15	1201 35	
	Tráfico.....	731	1269 13	2000 43	
	Administracion.....	370	5 72	375 72	
		2165 70	1666 00	3831 70	3831 70

" Octubre	Conservacion de la Via.....	493 00			493 00
	Traccion y Tren Rodante.....	797 00	506 68		4303 68
	Tráfico.....	746 00	827 24		4573 24
	Administracion.....	520 00	91 65		611 65
		2256 00	4425 57		3681 57
" Noviembre	Conservacion de la Via.....	496 00			496 00
	Traccion y Tren Rodante.....	864 80	627 97		4492 77
	Tráfico.....	746 00	4260 44		2006 44
	Administracion.....	520 00	92 94		612 94
		2326 80	4981 05		4307 85
" Diciembre	Conservacion de la Via.....	258 00	93 42		351 42
	Traccion y Tren Rodante.....	839 00	630 07		4469 07
	Tráfico.....	746 00	769 90		1515 90
	Administracion.....	520 00	431 68		651 68
		2363 00	4624 77		3987 77
					Ps. fts....
					21376 27

NUMERO 3.

Cuenta de la Explotacion del Ferrocarril Andino en el año de 1873

D E B E		H A B E R	
Conservacion de la vía.....	\$fts. 1344 62	Por pasajeros.....	\$fts. 9188 82
Traccion y tren rodante.....	7438 21	“ Encomiendas.....	465 40
Tráfico.....	8945 52	“ Cargas.....	14353 99
Administracion.....	3647 91	“ Almacenaje.....	3 75
Saldó á favor de explotacion	2635 20		\$fts. 24011 46
		Villa María, Febrero 28 de 1874.	

NUMERO 4.

Balance del 31 de Diciembre de 1873

D E B E		H A B E R	
Diciembre 31—Materiales en depósito.....	\$fts. 5459 93	Diciembre 31—Por Gobierno Nacional.....	\$fts. 22002 37
Diciembre 31—Tren rodante	220	Id. 31—Por Explotacion....	2635 20
“ “ Caja.....	18957 64		\$fts. 24637 57½
		Villa María, Febrero 28 de 1874.	
		<i>D. Sarmiento</i>	

TARIFA DE CARGA

PRECIO POR TONELADA 1ª CLASE

RIO 4° á	GENERAL CABRERA		VELEZ SARSFIELD	
	Fts.	Cvs.	Fts.	Cvs.
General Cabrera.....	2	47	1	50
Velez Sarsfield.....	4	31	3	25
Villa Maria.....	5	75	4	96
			1	75
			2	29

PRECIO POR TONELADA 2ª CLASE

RIO 4° á	GENERAL CABRERA		VELEZ SARSFIELD	
	Fts.	Cvs.	Fts.	Cvs.
General Cabrera.....	1	75	1	40
Velez Sarsfield.....	2	85	2	35
Villa Maria.....	4	40	3	08
			1	25
			1	64

PRECIO POR TONELADA 3ª CLASE

RIO 4° á	GENERAL CABRERA		VELEZ SARSFIELD	
	Fts.	Cvs.	Fts.	Cvs.
General Cabaera.....	1	5	1	37
Velez Sarsfield.....	1	70	2	23
Villa Maria.....	2	45	3	24
			1	85
			1	84
			—	75
			—	98

TARIFA DE PASAJEROS

I D A

	GENERAL CABRERA						VELEZ SARSFIELD							
	1ª CLASE		2ª CLASE		1ª CLASE		2ª CLASE		1ª CLASE		2ª CLASE			
	Fs.	Cs. Bs. Rs.	Fs.	Cs. Bs. Rs.	Fs.	Cs. Bs. Rs.	Fs.	Cs. Bs. Rs.	Fs.	Cs. Bs. Rs.	Fs.	Cs. Bs. Rs.		
RIO 40 a														
General Cabrera....	1	77	2	3	3	1	6	1	3					
Velez Sarsfield.....	2	85	3	6	2	1	71	2	2	1	8	1	4	7
Villa Maria.....	4	40	5	3	2	2	46	3	2	2	33	3	1	7
													1	7
													24	1
													1	5
														74
														1

	PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE		
	Fuertes	Centavos	Bolivianos	Fuertes	Centavos	Bolivianos
	Reales			Reales		
RIO 40 a						
Córdoba.....	8	38	41	—	51	7
Belleville.....	5	80	7	1	80	5
Rosario.....	41	80	15	00	80	40
						0
						—

I D A

IDA Y VUELTA

RIO 4° á	1ª CLASE			2ª CLASE			1ª CLASE			2ª CLASE				
	Fts.	Cvs.	Bis. Ris.											
General Cabrera.	2	65	3	4	59	2	1	63	16	5	7	97	40	4
Velez Sarsfield...	4	28	5	5	57	3	3	82	11	5	5	40	7	1
Villa María.....	6	15	8	1	59	4	7	67	23	2	41	40	15	—

RIO 4° á	1ª CLASE			2ª CLASE			1ª CLASE			2ª CLASE		
	Fts.	Cvs.	Bis. Ris.									
General Cabrera.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velez Sarsfield ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Villa María.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

NOTA—Los boletos de ida y vuelta servirán para cuatro días á contar desde el día de la fecha.

TARIFA DE ENCOMIENDAS

PRECIO POR ARROBA O FRACCION

RIO 4° á	Rio 4°			General Cabrera			Velez Sarsfield			RIO 4° á		
	Fs.	Cs.	Bs. Rs.	Fs.	Cs.	Bs. Rs.	Fs.	Cs.	Bs. Rs.	Fs.	Cs.	Bs. Rs.
General Cabrera.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velez Sarsfield ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Villa María.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

RIO 4° á	Rio 4°			General Cabrera			Velez Sarsfield			RIO 4° á		
	Fs.	Cs.	Bs. Rs.	Fs.	Cs.	Bs. Rs.	Fs.	Cs.	Bs. Rs.	Fs.	Cs.	Bs. Rs.
General Cabrera.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velez Sarsfield ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Villa María.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Villa Maria, Marzo 15 de 1874.

A S. E. el señor Ministro del Interior.

Tengo la honra de presentar á V. E. la memoria del Ferrocarril Andino, correspondiente al año próximo pasado, 1873, acompañada de las memorias parciales de las diversas reparticiones de la línea.

Al hacerlo, debo manifestar á V. E. que á causa de la muerte del empleado que interinamente desempeñaba las funciones de Tesorero, no ha sido posible terminar antes ese trabajo, como habria deseado, para llenar cumplidamente las prescripciones de ese Ministerio.

Dios guarde á V. E.

Cárlos A. Gonzalez.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Marzo 28 de 1874.

Avisese recibo y publíquese.

FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 24 de 1874.

Debiendo terminarse á principios del mes entrante, el Ferrocarril Nacional entre Villa Maria y Rio 4^o, y empezar los trabajos de la prolongacion del mismo camino á Mercedes,

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Comisionase al Dr. D. Dalmacio Velez Sarsfield, para que en representacion del Gobierno de la Nacion, proceda á la inauguracion oficial de dicho Ferro-Carril y de los trabajos de su continuacion á la Villa de Mercedes.

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

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Buenos Aires, Nvviembre 25 de 1871.

A S. E. el señor Ministro del Interior, doctor don Uladislao Frias.

Cumpliendo la resolucion del Gobierno Nacional que me fué comunicada el 24 del mes pasado, me trasladé al pueblo del Rio 4^o y la inauguracion del Ferro-Carril desde Villa Maria á aquel pueblo tuvo lugar el 13 del presente, como se lo comuniqué por telégrama al señor Presidente de la República. Ese camino ha presentado en la Provincia de Córdoba el mayor interés como lo demostraba el inmenso concurso de gente que concurrió á aquel lugar.

La inauguracion tuvo la mayor solemnidad. El señor Obispo de San Juan acompañado de muchos sacerdotes bendijo la locomotora principal. Mil y mas hombres de tropas veteranos

al mando del general Ivanowski asistieron al acto desfilando en seguida por el frente de la Estacion.

Allí estaban reunidos los Empresarios é Ingenieros de los Ferro-Carriles de Tucuman y Mercedes y muchos extranjeros que habian asistido desde este pueblo y el Rosario. Puede decirse, señor Ministro, que el mayor número de las principales familias de Córdoba se hallaban allí, como tambien muchas de Villa María y Villanueva. Durante tres dias se celebró la inauguracion del Ferro-Carril con banquetes, bailes, etc.

Despues de esto es de mi deber decir al Gobierno Nacional que la Compañía Jackson y su principal Ingeniero y Director de los trabajos, el señor Stuart, han cumplido perfectamente el contrato celebrado con el Gobierno. A juicio de tantos Ingenieros como habia allí, el Ferro-Carril de Villa María á Rio 4^o es mejor construido que los que se han hecho en Buenos Aires y en las otras Provincias.

El puente sobre el Rio 3^o tendrá como una cuadra de largo y nada mas grande y magnífico que el puente sobre el gran Rio 4.º Este tiene como cuatro cuabras de longitud. Las estaciones son cómodas y sólidamente construidas. Pocos edificios de esta ciudad podrán igualarse á la estacion principal de Rio 4^o en su solidez y belleza, y próximamente á ellas se han construido grandes edificios para las cargas y para los trabajos que son indispensables en los ferro carriles. El Gobierno Nacional debe felicitarse de haber contratado aquel ferro-carril con la Compañía Jackson.

Al dia siguiente 14 del corriente, inauguré los trabajos del ferro-carril de Rio 4^o á Mercedes y en ese mismo acto se comenzaron por 300 á 500 obreros que estaban allí preparados.

Dios guarde al señor Ministro muchos años.

Dalmacio Velez Sarsfield.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 28 de 1873.

Avisese recibo, agradeciendo en nombre del Gobierno los servicios prestados y publíquese.

FRIAS.



FERRO-CARRIL PRIMER ENTRERIANO

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Abril 18 de 1874.

Resultando de este expediente y de los demás antecedentes que se ha tenido á la vista, que los 20,000 pesos fuertes de que la Contaduría General formó cargo á D Apolinario Benitez se le pagaron á cuenta de la deuda del Ferro-Carril Primer Entreriano, y que la empresa ó compañía de este ha cedido al Gobierno la direccion y administracion esclusiva de aquel, renunciando á percibir dividendos hasta que el Gobierno no sea pagado de los costos que haya hecho en dicho ferro-carril.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Devuélvase este expediente á la Contaduría General para que cancele el cargo espresado contra D. Apolinario Benitez.

Art. 2^o La Contaduría General abrirá cuenta á la Compañía del Ferro Carril «Primer Entre-riano» á la cual cargará la cantidad pagada al señor Benitez y todo lo demás que el Te-

soro Público haya desembolsado ó desembolsare en lo sucesivo por causa de dicho Ferro-Carril, así como los correspondientes intereses, debiendo abonarle los productos que del mismo ferro-carril se percibieren.

Art. 3^o Oportunamente decidirá el Gobierno si ha de suscribirse á la empresa del Primer Entreriano, como está autorizado para hacerlo por la ley de la materia.

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

SARMIENTO.

U. FRIAS.



FERRO-CARRIL ARGENTINO DEL ESTE

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 20 de 1873.

En virtud de lo espuesto por la Oficina de Ingenieros en el informe que antecede, declárase suspenso el término estipulado para la construccion del ferro-carril del Este Argentino, mientras las fuerzas rebeldes ocupen los lugares en que se construye.

Hágase saber á quienes corresponda y publíquese.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 23 de 1874.

Vista la solicitud del representante del Ferro-Carril Argentino del Este, pidiendo la apertura de la via desde Concordia á Federacion y hallándose esa parte del camino en las condi-

ciones necesarias para entregarse al servicio público, según resulta del anterior informe de la Oficina de Ingenieros.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o El 29 del presente mes se instalará y abrirá al público la parte de dicho Ferro-Carril, comprendido entre el muelle de Concordia y la Estacion Federacion inclusa esta, como indica aquella oficina. desde cuya fecha empezará á correr, en cuanto á esa parte, la garantía acordada por el Gobierno Nacional á la Empresa, debiendo esta dirigirse respecto á la habilitacion de los muelles que espresa, al Ministerio de Hacienda.

Art. 2^o Publíquese, etc,

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 23 de 1874.

Habiendo don Carlos P. Lumb, representante de la Empresa del Ferro-Carril Argentino del Este pedido la aprobacion del Reglamento y tarifa para la carga, pasajeros, encomiendas y telégrafos que han de regir en aquel camino, abierto que sea al servicio público; en conformidad á lo espuesto por la Oficina de Ingenieros en el informe que antecede: apruébase el mencionado reglamento, entendiéndose que es solo provisorio y mientras se entregue al servicio toda la primera seccion de la vía, conforme al contrato, en cuyo caso, se presentará por la

Empresa con la anticipacion necesaria, un nuevo Reglamento á la aprobacion del Gobierno.

Publiquese esta resolucion con dicho Reglamento, etc.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

FERRO-CARRIL ARGENTINO DEL ESTE

SALIDAS

Concordia	Salida	8. 0 de la mañana
Guauguaycito	Llegada	9. 0 de la «
Id.	Salida	9. 5 de la «
Federacion	Llegada	10. 0 de la «

REGRESOS

Federacion	Salida	3. 0 de la tarde
Guauguaycito	Llegada	3.55 de la «
Id.	Salida	4. 0 de la «
Concordia	Llegada	5. 0 de la «

TARIFA DE PASAJEROS

Estaciones	Boletos sencillos				Boletos de ida y vuelta			
	1ª CLASE		2ª CLASE		1ª CLASE		2ª CLASE	
	Fts.	Bls.	Fts.	Bls.	Fts.	Bls.	Fts.	Bls.
Concordia á Guauguaycito	1.90	2.4	1.33	1.6	2.85	3.6	2	2.5
Guauguaycito á Federacion	1.90	2.4	1.33	1.6	2.85	3.6	2	2.5
Concordia á Federacion	3.81	5.0	2.67	3.4	5.71	7.4	4	5.2

Reglamento para pasajeros

Las boleterías se abrirán siempre por lo menos treinta minutos antes de la partida del tren y se cerrarán dos minutos antes.

Los pasajeros deberán examinar los boletos y cambios que tomen, no atendiéndose ningun reclamo que no sea hecho antes de separarse de la boletería.

Los Guarda-trenes en el momento de partir cada tren revisarán los boletos de todos los pasajeros, poniéndoles la señal correspondiente, operacion que repetirán con los pasajeros que suban en las demás Estaciones.

Toda persona que se encuentre en un carruaje y que no presente su boleto, ó el que presente sea de fecha vencida, pagará el doble de su precio.

El que teniendo boleto de segunda clase, ocupare un asiento de primera, pagará la diferencia del valor entre una y otra clase.

Cuando un viajero pase mas adelante del punto indicado en su boleto, abonará el exeso que corresponda al aumento del trayecto recorrido.

Los pagos por falta de boleto y por diferencia de precio que se espresan en los artículos precedentes, serán hechos al encargado del tren quien entregará al pasajero un boleto de una clase especial.

Los boletos solo tienen valor para el dia de su fecha; con escepcion de los de ida y vuelta que servirán para tres dias, y para cuatro cuando hubiere dos dias de fiesta seguidos.

No se permitirá la entrada á los coches á ninguna persona en estado de embriaguez, ni á los que lleven consigo armas de fuego cargadas, ó paquetes que puedan molestar á los viajeros.

Tampoco será admitida la entrada en el embarcadero á ninguna persona con armas de fuego, sin que antes se compruebe que se hayan descargado.

Es prohibido llevar perros en los coches de pasajeros de primera clase.

Cuando á una Estacion intermedia llegue un tren en que no quepan los pasajeros que han tomado boleto, se les devolverá su importe.

Los viajeros tienen la obligacion de mostrar su boleto toda vez que sean requeridos por los empleados encargados del servicio.

Se prohíbe rigorosamente :

1^o Entrar ó salir de los coches estando el tren en movimiento.

2^o Fumar en los coches con escepcion de los destinados á ese objeto.

Los empleados de la Empresa por si ó á peticion de los viajeros harán salir del carruaje en la primera Estacion, á todo aquel que falte al decoro debido ó infrinja en cualquier parte este reglamento, pudiendo ser empleada la fuerza en caso necesario, debiendo en seguida entregarlo á la autoridad del lugar.

Los dementes ó enfermos graves solo podrán ser conducidos en wagon ó compartimiento especial, debiendo abonar el número de boletos correspondientes.

Todo objeto dejado por los pasajeros en sus asientos respectivos, constituirá el derecho de ocuparlos siendo obligacion de los Guarda-trenes, hacer respetar este derecho.

Los equipajes de los pasajeros se recibirán en las Estaciones hasta 10 minutos antes de la salida de los trenes, teniendo dichos pasajeros el derecho de llevar consigo los sacos de noche y otros objetos que por su naturaleza no incomoden á los demás pasajeros.

A todos los pasajeros de primera clase le serán permitidas 50 libras de peso en el equipaje. A todos los pasajeros de segunda clase 25 libras.

Exeso de equipaje se pagará de Concordia á Gualaguaycito

y de Gualeguaycito á Federacion, dos reales por arroba. De Concordia á Federacion 4 reales.

Los niños menores de 3 años, no pagarán pasaje.

Los niños menores de 10 años pagarán la mitad del precio indicado.

Por cada perro se pagará como encomienda de 1 arroba, debiendo ser estos perfectamente asegurados con collar y cadena y entregados al guarda.

Reglamento para el servicio de encomiendas

T A R I F A :

Encomiendas se pagarán de Concordia á Gualeguaycito y de Gualeguaycito á Federacion, 2 reales.

De Concordia á Federacion y vice-versa, 4 reales por arroba.

Toda fraccion de libras será cobrada por una arroba.

1. Los equipajes y encomiendas correspondientes á toda mensajería deberán ser entregadas en las Estaciones media hora antes de la salida del tren que debe conducirlos.

2. Toda encomienda que se traiga para ser conducida por el wagon destinada á este servicio deberá estar marcada ó rotulada ; ó escrita con claridad la direccion de su destino, sin lo cual no será remitida.

3. Cada bulto recibirá su número de orden de la Administracion y se dará al interesado un boleto espresando el número de bultos recibidos, y el importe que se hubiese pagado, con el cual se presentará al Gefe de la Estacion, á que son remitidos para reclamarlos, quien recojerá dicho boleto y lo remitirá á la Administracion.

4. Los colchones así como otros artículos de bulto y poco peso pagarán el doble del precio que tuvieran con arreglo á la escala anterior.

5. Los dueños de animales y aves deben retirarlos dos horas despues de llegados á su destino ; de lo contrario ten-

drán que abonar por caballos, vacas, bueyes y mulas, un patacon por dia ó parte del dia, por cerdos y ovejas, 4 reales, por gallinas, patos, gansos, etc., por pieza, 1 real diario.

6. En el caso que sean perdidos ó perjudicados los bagajes ó encomiendas, la Compañía no se responsabiliza por mas de tres pesos de su valor por arroba, ni admite reclamo si no está hecho dentro de 24 horas despues de la llegada del tren conductor á su destino.

7. Las encomiendas deberán ser retiradas por los interesados dentro del término de tres dias despues de llegar á su destino, despues de cuya fecha abonarán el almacenaje de 1 real por dia y por arroba.

8. Todo objeto no reclamado en el término de 90 dias, ó que los dueños ó consignatarios rehusasen abonar el flete y gastos respectivos, será vendido en remate público por la Empresa.

9. El encargado de la Oficina tendrá el derecho de verificar los objetos que se le entreguen siempre que lo crea conveniente.

10. En caso de extravío el interesado deberá, en el término de 24 horas ; á partir de la llegada del tren conductor á la Estacion de su destino, entablar su reclamo ante el Gefe respectivo quien en el acto de diligenciado deberá elevarlo al Gerente ; pasado quince dias sin que apareciera la encomienda, se procederá á su abono.

CLASIFICACION DE CARGA

ARTÍCULOS	Clase	
A		
Abanicos en cajon.....	4	
Aceite en botijuelas en cajon.....	2	
» en damajuanas	4	
Aceitunas en cuñetes.....	2	
Ácidos en cascós ó cajon.....	2	
Adornos de barro cocido.....	4	al riesgo del dueño.
Afrecho.....	2	
Ajenjo en cajon y frascos.....	2	
Agua de soda en botellas.....	2	
Agua-raz en latas ó tarros.....	4	
Aguardiente en cascós.....	2	
Alabastro grabado en cajon.....	4	
Alambre.....	2	
Alfajías (véase madera).....	—	
Almidon en cajones.....	2	
Alfalfa en fardos	2	
Almendras en cajon.....	2	
Alpiste en cajon y bolsas.....	2	
Alquitran en barricas.....	3	
Anís en cajon y frascos.....	2	
Arados.....	3	10 arados 1 tonelada.
Arena.....	3	25 piés cúb., 1 ton.
Armas de lujo en cajon.....	3	
Arroz.....	2	
Asfalto.....	3	
Aves en jaulas.....	—	encomienda.
Azucar en barricas y cajas.....	2	
Azul en cajones.....	2	

ARTÍCULOS	Clase	
B		
Bacalao en cajones y atados.....	16	
Baldes de fierro, lata y madera..	9	20 doc., 1 ton.
Baldosas.....	3	
Baños de laton.....	4	
Bastones en cajon.....	2	
Bateas de Tucuman.....	2	
Barnis en tarros ó latas.....	4	
Baúles vacíos.....	9	40 piés cúb., 1 ton.
Bigornias.....	3	
Bitters en cajon.....	9	
Billares en cajon.....	4	
Brocois.....	2	
Botes.....	8	
Braceros.....	19	
Bronces para máquinas.....	19	
C		
Caballos (véase animales).....	—	
Cabos de martillos y hachas	19	
Cabras (véase animales).....	—	
Caserolas.....	2	
Café en bolsas y tarros.....	2	
Cabos en rollos.....	2	
Cadenas para buques.....	3	
Cal en bolsas.....	3	
Calderas de menos de dos ton'das.	1	
» que pasen de dos »	8	
Camas desarmadas.....	19	
Camas armadas (véase muebles).	19	
Caña en cascós y frascos.....	2	
Cañas tacuaras.....	3	
Canastos vacíos.....	3	40 piés cúb., 1 ton.
Caños de fierro y plomo.....	3	
Cartones de lujo.....	4	
Carbon de leña en bolsas.....	2	125 piés cúb., 1 ton.
» de piedra.....	3	
Carruajes (véase vehículos).....	—	

ARTÍCULOS	Clase	
Carretas (véase vehiculos).....	1	
Carton en rollos.....	19	
Carpinteria, obras de.....	19	
Carnes frescas.....	3	
Catres.....	19	
Cebada.....	19	
Carretillas de mano.....	10	1 tonelada.
Cebollas.....	19	
Cenizas en barriles.....	3	
Cerveza en barricas. y cajones...	19	
Cerda en bolsæs.....	1	
» en fardos.....	19	
Cerdos (véase animales).....	1	
Charoles.....	1	
Champagne.....	1	
Cigarros en cajones.....	1	
Clavos.....	19	
Cognac en cajon y barril.....	19	
Colchones.....	19	
Coke.....	3	
Cordaje.....	19	
Cohetes.....	19	
Corchos.....	19	
Cristal en cajon.....	19	
Cuadros de pintura y varios.....	1	
Cueros de caballo salados.....	3	
» vacunos.....	3	
» » secos.....	1	1 cuero, 1 arroba.
» lanares 3 arrob. por docena.	3	
» » en fardos.....	3	
Cumbreras (véase madera).....	1	
D		
Damajuanas de líquido.....	1	
Drogas.....	1	doble flete.
Dulce en lata y cajon.....	19	
Duraznos.....	19	

ARTÍCULOS	Clase	
E		
Encerados.....	19 19	
Encurtidos en cajon.....	19 19	
Encomiendas (véase la tarifa)...	1	
Escobas.....	19 19	
Espejos.....	1	al riesgo del dueño.
Estopa.....	19 33	
Estufas.....	19 19	
Estatuas de porcelana en cajon.....	S	
F		
Fardos mercancías.....	19 19	
Fariña en bolsas.....	19 19	
Felpa en rollos.....	19 19	
Fieltro.....	19 19	
Fideos.....	19 19	
Ferretería.....	19 19	
Fierro en barras.....	33	
» canaleta para techos.....	33	
Figuras y adornos.....	S	
Figurines de cera en cajon.....	1	
Flores artificiales en cajon.....	1	
Fósforos en cajon y latas.....	19	
Fraguas portátiles.....	19 19	
Frutas frescas.....	S	
Fundiciones no sujetas á averías.....	33	
» sujetas á averías.....	19	anunciadas al tiempo de pagar el flete.
G		
Galletas en bolsas.....	19	60 arrobas, 1 ton.
Gallinas.....	S	
Ganzos.....	S	
Garras en fardos.....	19	100 piés cúb., 1 ton.
Ginebra en cajon y frascos.....	19 19	
Ginger beer en ».....	19 19	
Grabados.....	1	
Granos.....	2	100 arrobas, 1 ton.

ARTÍCULOS	Clase	
Grasa	3	
Guantería en cajon.....	4	
H		
Habas.....	19	
Harina en bolsas y barricas.....	19	
Hesperidina en cajon.....	19	
Hielo en cajones.....	19	
Higos en cajon.....	19	
Hilo en fardos y atados.....	19	
Hojalatería en cajon.....	19	
» suelta.....	1	
Huesos.....	3	150 piés cúb., 4 ton.
Huevos en cajon.....	4	
I		
Instrumentos de ciencia.....	4	al riesgo del dueño.
» de oricultura.....	2	
» musicales.....	4	al riesgo del dueño.
J		
Jabon en cajones.....	9	
Jamón ».....	19	
Juguetes ».....	4	
K		
Kerosene en latas.....	19	
Kirsch.....	19	
L		
Ladrillos.....	3	
» de fuego.....	3	
Lámparas en cajones.....	4	
Lana suelta.....	4	
» en bolsas.....	19	

ARTÍCULOS	Clase	
Lana en fardos.....	3	
Lata en cajon.....	19	
Leña (véase madera)......	—	
Leche en latas.....	19	
Legumbres.....	8	
Libros en cajon.....	1	
Licores en cajon ó barrica.....	19	
Loza en canastos ó barricas.....	19	
M		
Madera ocupando un wagon.....	3	
» necesitando mas q' un wagon.....	8	
Maiz desgranado.....	2	100 arrobas, 1 ton.
» en espiga.....	2	al peso actual.
Maní.....	19	
Manteca en latas ó barriles.....	2	
Marcos de puertas, dos.....	19	
Máquinas de agricultura.....	1	
» para pesar.....	1	
» para coser.....	1	
Maquinaria pesada.....	8	trato convencional.
» liviana.....	1	
Mármol en bruto.....	3	
» labrado.....	19	
Mercancias en cajones y fardos...	2	
Mesas de billar.....	1	
Miel en tarros y cajon.....	19	
Muebles.....	1	80 piés cúb., 1 ton.
Marq'sas. armadas (véase muebles)	1	
» desarmadas.....	2	
Minerales.....	3	
Mulas (véase animales)......	—	
N		
Naranjas.....	2	
Nueces en bolsas.....	19	

ARTÍCULOS	Clase	
O		
Objetos de arte	S	
Ollas de fierro	19	
Orcones (véase madera)	—	
Orejonos	19	
Organos	1	
Oro	S	
Ovejas (véase animales) ..	—	
P		
Paja seca para techos	3	200 piés cub., 1 ton.
» » » » verde	3	200 » » 1 »
Palos (véase madera)	—	
Papas en bolsas	2	
Papel en fardos	19	
Palmas (véase madera)	—	
Pasas en cajon	2	
Pastelería en cajon	1	
Pabulo en fardos	1	
Pasto seco en id	3	
Perfumeria en cajon	1	
Pescado fresco	—	Encomienda.
Pianos (véase instrumentos musi- cales)	—	
Piedras para cementerio	2	
» de afilar	2	
» de vereda	3	
» de construccion	3	
Pimenton en cajon y lata	2	
Pitos	2	
Pipas vacías	3	
Pizarras	3	
Pinturas en latas y tarros	2	
Plata	S	
Plantas en lios atados	2	100 piés cub , 1 ton
Plumas en cajon ó fardos	2	
Plomo en hojas y barras	3	
Porotos en bolsas y cestos	19	

ARTÍCULOS	Clase	
Postes de madera y algarroba.....	—	véase madera.
Pólvora	1	condicion's especial's.
Pezuñas.....	3	
Puertas.....	19	
Q		
Quesos en lata y cajon.....	19	
R		
Resina	3	
Rama (véase madera).....	—	
Retortas para gas.....	1	
Relojería	1	
Rieles (ferro-carril).....	3	
Ripias.....	3	5000, 1 tonelada.
Ruedas para carros.....	2	
S		
Sal	3	
Salitre	3	
Sandías.....	3	
Sardinas en lata ó cajon.....	2	
Serruchos » »	2	
Salchichon » »	2	
Sebo en cascós y panzas.....	19	
Sillas americanas.....	2	
» de montar.....	1	
Soda Water en cajones.....	2	
Sombrereria en cajones.....	1	
Suelas	2	1 suela 1 arroba.
Sedas en fardos y cajones.....	1	
T		
Tabaco en rollos y latas.....	19	
» en fardos.....	19	
Tafiletes en cajon.....	1	

ARTÍCULOS	Clase	
Té en cajon.....	1	
Tejas francesas.....	3	300, 1 tonelada.
Tejidos en cajon.....	2	
Tierra romana.....	3	
Tinas americanas.....	3	20 juegos 1 tonelada.
Tocino.....	2	
Trigo.....	2	100 arrobas 1 ton.
U		
Umbrales (véase madera).....	—	
V		
Velas.....	2	
Verduras.....	—	Encomiendas.
Vermouth.....	2	
Vidrios.....	2	
Vigas (véase madera).....	—	
Vinagre.....	2	
Vino en pipas.....	2	1 tonelada.
» en cajones.....	2	
Volantas (véase carruajes).....	—	
Y		
Yerba.....	2	
Z		
Zarzaparrilla en cajon.....	2	
Zapatos en ».....	2	
Zinc.....	2	

Tarifa de carga

	1 ^{ra} Clase		2 ^a Clase		3 ^a Clase	
	Ftes.	Bl. Rs.	Ftes.	Bl. Rs.	Ftes.	Bl. Rs.
De Concordia á Gualeguaycito y de Gualeguaycito á Federa- cion	2.67	3.4	1.90	2.4	1.44	1.4
De Concordia á Federacion. . .	5.33	7.0	3.81	5.0	2.28	3.0

Animales y aves

DE CONCORDIA Á FEDERACION

	Ps.	Ftes.	Ps.	Bol.
Caballos, bueyes, vacas ó mulas cada uno.	5	33	7	0
Para 2 pertenecientes al mismo dueño	8		10	4
" 3 " " "	10	66	14	0
Cerdos y cabras, cada uno.	0	57	0	6
Ovejas finas, cada una.	0	38	0	4
" ordinarias.	0	28	0	3
Ganzos y pavos, cada uno ; gallinas y patos por yunta.	0	49	0	2

Si se pide un wagon especial se pagará \$ ftes. 12 ó 15 6
\$ bol., inconsiderado el número de animales ó de aves, que
serán llevados al riesgo del dueño.

Vehiculos

CONCORDIA Á FEDERACION

	Ps.	Ftes.	Ps.	Bol.
Carrnajes de 2 ruedas, cada uno.	4	57	6	0
" de 4 " " " "	6	69	8	0
Omnitres ó diligencias " "	7	62	10	0
Carretas " "	4	57	6	0

Maderas largas y botes, necesitando dos wagones pagarán flete de tercera clase, lo menos, flete que se pagará siendo 15 pesos bolivianos (11. 43 fuertes).

Figuras, adornos, estátuas y objetos de arte, doble flete de primera clase.

Oro y plata, encomiendas, con medio por ciento del valor.

Frutas frescas y legumbres, flete de encomiendas á trato convencional.

Toda carga no especificada, será considerada de segunda clase en todos casos, y la Compañía tendrá la opción de recibir por peso ó medida.

Salvo indicaciones espresas.

1 tonelada de peso—80 arrobas.

1 « « medida—40 piés ingleses cúbicos.

Toda entrega de carga que pase de 20 arrobas se cobrará por peso actual.

Toda entrega de carga de menos de 20 arrobas se cobrará 20 arrobas.

Reglamento para el servicio de mercaderías

1. Toda mercadería que se entregue en la oficina de carga para ser trasportada por el Ferro-Carril, deberá estar marcada y bien acondicionada, designándose la calidad jenérica de los efectos contenidos en los bultos; el nombre y domicilio del remitente y del consignatario, y la Estacion á donde son remitidos.

2. Tiene derecho la Administracion á desechar los bultos que se presenten malacondicionados esteriormente, con marcas ininteligibles y aquellos cuyos embalajes sean insuficientes para precaver de averías las mercaderías que contengan.

3. Los artículos como pólvora, ácido sulfúrico, fósforos y demás susceptibles de esplosion, no serán despachados sino tienen doble envase y deberán ser rotulados *Peligroso*.

4. El cargador deberá abonar el importe del flete en el acto de entregar la carga, con escepcion de los comerciantes consignatarios que tengan cuenta corriente, la que será liquidada semanalmente.

5. El que haga una declaracion falsa al remitir su mercaderia á la Estacion con el fin de satisfacer un flete menos del que corresponda á la clase consignada en las tarifas, abonará á la Administracion el doble del valor del flete que le correspondiera.

6. La Administracion responde por los efectos que se le entreguen para ser conducidos, desde el momento que el respectivo empleado se reciba de ellos hasta que se entreguen á su consignatario.

7. Cuando la Administracion alquile todo el espacio de uno ó mas wagones para el transporte de mercaderias, la carga se efectuará bajo la direccion de sus agentes, pero no responderá de los extravios ó deterioros que pudieran ocurrir en ella.

8. La carga se principiará á recibir en las Estaciones durante los meses de Mayo, Noviembre, Diciembre, Enero, Febrero y Marzo, desde las siete de la mañana, y en los meses restantes desde las ocho.

9. Ninguna carga será recibida despues de las cuatro de la tarde durante los meses de Mayo, Junio, Julio y Agosto; ni despues de las cinco, durante los meses restantes.

10. El conocimiento de la Administracion será conducido por el Guarda-carga al Gefe de la Estacion á donde va la carga y le será entregado inmediatamente.

11. El conocimiento que recibe el interesado será igualmente remitido al consignatario, ya sea por el Guarda-carga ó por el conductor que el cargador prefiera; bien entendido, que el plazo para la entrega de la carga se contará desde la llegada á la Estacion del conocimiento que la Administracion remite, para evitar las demoras que podrian ocasionarse en la entrega

de las cargas, por no mandar el comerciante su conocimiento á tiempo.

12. Si pasadas 48 horas continuas despues de llegada una carga á una Estacion, y no se recibiese de ella el interesado, la Empresa cobrará un peso fuerte diario por tonelada de carga hasta que sea recibida. Las 48 horas empezarán á contarse desde la hora en que se abra la oficina de carga del dia siguiente al de la llegada de la carga. Los domingos y dias de fiesta no serán comprendidos en este plazo.

13. Toda carga que no sea reclamada á la Compañia dentro de treinta dias despues de la llegada á su destino ó por la cual se rehuse abonar el flete y demas gastos, podrá ser vendida en pública subasta para cubrir estos gastos, prévia autorizacion del Juzgado de Comercio ó del Juzgado de Paz, segun sea su valor. Pagados los gastos de almacenaje y los que origine la venta, su exedente quedará á disposicion del dueño de la carga.

14. El Gefe de la Estacion al despachar la carga expedirá dos guias una que entregará al dueño ó encargado de la misma y la otra al guarda-tren para ser presentada en la Estacion de su destino. Dichas guias deberán espresar el nombre del remitente, el del consignatario, importe del flete, la Estacion donde se dirige, y el contenido segun la declaracion del remitente en los objetos no contados ó pesados, debiendo en caso de exeso de mas de 10 p^s sobre dicha declaracion, abonarse el doble del flete del total de la carga.

15. El Gefe de la Estacion no podrá hacer entrega de la carga sin que le sea presentada la guía expedida al interesado.

16. Son de cuenta del cargador todos los daños que sufriesen los efectos, provenientes de vicio propio, fuerza mayor ó caso fortuito.

17. La Administracion no responde por faltas ó averias en el contenido de un cajon ó bulto cerrado, á no ser que en su

exterior se manifieste rotura ó signo de apertura que no tenia al tiempo de la entrega.

18. Llegadas las cargas á su destino, si al tiempo de la entrega resultase alguna falta ó averia, deberá reclamarse en el acto al Gefe de la Estacion, para que proceda á las investigaciones que son necesarias dando el correspondiente certificado al interesado.

19. Hecha la entrega de la carga y dado el recibo de ella, no se admitirá reclamo alguno por falta ó averia.

20. Si á los treinta dias despues de establecido el reclamo, la carga perdida no hubiese parecido, la Administracion procederá á su abono.

21. Cuando se carguen en los trenes, caballos, animales lanarres ó vacunos, ó cualquier otro cuadrúpedo, el cargador deberá encargar á alguna persona el cuidado especial de dichos animales, pues la compañía no responde por perjuicio alguno que puedan sufrir durante el viaje cualquiera que sea la causa que lo origine. El referido cuidador deberá entonces tomar pasaje de 2^ª clase.

22. La carga y descarga de los wagones, se hará por los interesados ; en la Estacion de Concordia solamente se hará por la Compañía que cobrará por tonelada 20 centavos, sobre cada servicio.

Telégrafo

El importe de todo telegrama debe pagarse anticipadamente por el espedicionario.

Todo telegrama que se entregue para ser remitido debe ser escrito con claridad y sin abreviaturas, y firmado por el remitente.

La Administracion remitirá gratis los telegramas á domicilio en Concordia y Federacion, cuando este no diste mas de dos cuadras de la oficina, por cada cuadra de mas hasta una legua, se cobrará á razon de cinco centavos fuertes.

Si el que tuviese que recibir el despacho está domiciliado mas de una legua de la oficina, y quiere que la entrega se haga por otro conducto que el del correo, se debe depositar una suma capaz de cubrir los gastos necesarios.

Cada docena de palabras se pagará 25 centavos fuertes.

Si el remitente quisiese asegurarse de que su mensaje ha sido bien transmitido, podrá hacerlo regresar, en cuyo caso agregará al mensaje las palabras «telégrama á repetirse» que valdrá por tres palabras, y el gasto de repeticion la mitad del cobrado para su transmision.

La respuesta puede pagarse adelantada, y el que reciba el despacho será avisado de ello y del número de palabras que debe contener la contestacion, la cual debe mandarse antes de pasados ocho dias ó perder el derecho.

La suspension de un mensaje, no importa la devolucion del costo.

Solamente el remitente podrá reclamar por irregularidades supuestas, pero el reclamo debe ser acompañado del despacho que lo motivó. Los reclamos para ser atendidos deben hacerse entre 30 dias.

El nombre, calle y número del remitente y recibidor, son indispensables para la pronta y eficaz transmision de los mensajes.

La Administracion declina toda responsabilidad referente á mensajes telegráficos.

Tarifa del Muelle del Ferro-Carril

Para descargar buques y cargar wagoes, por tonelada.....	50 cent. ftes.
Para descargar wagoes y cargar buques, por tonelada.....	50 cent. ftes.

Las personas que deseen colocar avisos en las Estaciones de este Ferro-Carril, pueden hacerlo bajo las condiciones siguientes :

EN LA ESTACION	Por cada anuncio que no exceda de una área de 4 piés cuadrados	Por cada pié cuadrado ó fraccion de él en exceso de 4 piés cuadrados
Concordia.....	76 centavos ó 1 bol. por mes.	20 centavos ó 2 rls. bol.
En cualquier otra Estacion.....	38 centavos ó 4 rls. bol.	10 centavos ó 1 real bol.
En todas las Estaciones.....	2.28 pesos fts. ó 3 bol.	2 pesos fts. ó 2/5 bol.

Todos los anuncios de Remates se pondrán en todas las Estaciones por 50 centavos por cada anuncio en cada Estacion.

Por mayores informes, acúdase á la Oficina de la Administracion.

Es cópia—

Cárlos P. Lumb,

Director del F. C. Argentino del Este.



FERRO-CARRIL A TUCUMAN

Comisionádo Nacional para la espropiacion de tierras.

Córdoba, Agosto 22 de 1873

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Hoy se ha otorgado la escritura de venta ordenada por V. E. de los terrenos vendidos por D. Augusto Lopez y D. Adolfo Roque cuya cópia autorizada tengo el honor de remitir para que V. E. se digne mandar que se abone el precio de 7000 ps. bs. al Sr. D. Vicente Ocampo, á quien han constituido apoderado los vendedores para dicho acto.

Como en el terreno vendido existen los edificios que fueron de D. Adolfo Roque, V. E. se dignará ordenar el destino que debe dárselos; si se entregan á la empresa constructora Telfener y Cia ó se ponen bajo la administracion de alguna persona.

Creo conveniente, recordar á V. E. que cuando D. Augusto Lopez, hizo la donacion de 20,000 metros cuadrados de terreno, puso la limitacion de que con las obras que se hiciesen no se le destruiria una asequia subterránea que conduce el

agua para su establecimiento; y que en la escritura de venta que acaba de otorgarse ha sido indispensable la insercion de una cláusula igual, porque dicha asequia subterránea atraviesa tambien por los terrenos comprados.

Me es satisfactorio reiterar á V. E. mi singular respeto y consideracion.

Dios guarde á V. E.

Rafael Garcia.

Buenos Aires, Agosto 27 de 1873.

Pase la escritura que se acompaña á la Contaduria General á los efectos del art. 40 de la ley de Contabilidad y avisese el recibo, previniéndose que en la fecha se manda pagar á D. Vicente Ocampo, el valor de los terrenos comprados—Publíquese.

FRIAS.

En la Ciudad de Córdoba á veintidos de Agosto de mil ochocientos setenta y tres comparecieron ante mí, Escribano de actuacion y diligencias del Juzgado Nacional de esta Seccion y testigos que al final se nombran, D. Augusto Lopez y D. Adolfo Roque vecinos de esta Ciudad de estado casado el segundo y viudo el primero á quienes conozco y doy fé y el Comisionado Nacional para la expropiacion de tierras en esta ciudad Dr. D. Rafael Garcia, y los dos primeros me presentaron un boleto cuya cópia fiel es como sigue:—Señor Escribano—Sirvase Vd. estender una escritura pública en que conste hemos vendido al Exelentísimo Gobierno Nacional unos terrenos de nuestra propiedad ubicados en el pueblo General Paz, con estension de siete mil cuatrocientos tres metros cuadrados, lindando por el

Sud y Naciente, con el trayecto del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, por el Norte y Poniente con los terrenos cedidos al mismo Gobierno por el Señor Lopez, segun consta todo del plano levantado cuando se hizo la referida cesion, con todo lo edificado en ellos por la suma de siete mil pesos bolivianos que recibirá en Buenos Aires por nuestra cuenta el Señor D. Vicente Ocampo—Así mismo hará Vd. constar que la anterior venta se ha celebrado bajo la condicion siguiente: de que no se destruirá un pozo que existe en el terreno vendido sobre la asequia subterránea que conduce el agua para el establecimiento del Sr. Lopez, cuyo pozo sirve para la limpieza y reparacion de la asequia, y en consecuencia dicho Señor constituye la servidumbre necesaria para hacer el uso referido del indicado pozo: que en la parte que atraviesa la asequia subterránea el terreno vendido, no podrá hacerse obra ó construccion de ningun género que pueda destruir ó causar deterioro en la precitada asequia. El Comisario Nacional autorizado para este acto por nota de ocho de Agosto del corriente año, aceptó el contrato de venta en los términos que quedan consignados, sirviéndose Vd. agregar las demas cláusulas que aseguren este contrato—Augusto Lopez—Adolfo Roque—El Señor Comisionado Nacional espuso que la nota á que se referia el boleto anterior era lo que presentaba y cuyo tenor es como sigue: Buenos Aires Agosto 8 de 1873—Al Sr. Comisionado para la espropiacion de tierras en Córdoba—A los fines consiguientes, trascribo á Vd la resolucion recaida en el espediente de los Sres. D. Adolfo Roque y D. Augusto Lopez, en el que ofrece en venta los terrenos para los talleres del ferro-carril de Córdoba á Tucuman—Ministerio del Interior, Buenos Aires, Julio 21 de 1873—Vistos los informes que preceden de la Oficina de Ingenieros y del Comisionado Nacional para la espropiacion de tierras en Córdoba, y resultando de ellos la necesidad y conveniencia de adquirir para los talleres del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman los terre

nos que ofrecen en venta los Sres. D. Adolfo Roque y D. Augusto Lopez, materia de este espediente, autorizase á dicho Comisionado para su compra en los términos de su anterior informe. A sus efectos, transcribásele esta resolucion á fin de que los Señores referidos estiendan las respectivas escrituras públicas á favor de la Nacion, y pase este espediente á la Contaduria General para que liquide el importe en pesos fuertes de dichos terrenos—Sarmiento—Uladislao Frias—Dios guarde á Vd.—Uladislao Frias—Los vendedores declararon que los terrenos vendidos no tenian gravamen ni cargas reales de ninguna clase y que el precio antes enunciado era el que habian convenido y que desde ese momento se desligaban de la propiedad y posesion, para transferirla al Exmo. Gobierno Nacional con todos los requisitos que por derecho se requieren para que fuera plena, perfecta, irrevocable y perpétua, obligándose á la eviccion y saneamiento conforme á lo dispuesto por derecho. El Sr. Comisionado Nacional dijo: que en nombre de su representado el Exmo. Gobierno Nacional y en virtud de la autorizacion ya espresada, compraba á los Señores Augusto Lopez y Adolfo Roque la propiedad que ellos han referido y por el precio que se ha consignado y condiciones espresadas en el boleto, tomando desde ahora posesion y propiedad por su comitente, cuya posesion ha sido dada por los vendedores. Así se otorgó ratificándose en su contenido leida que le fué y firmaron en presencia de los testigos que lo fueron D. Guillermo Moyano Dr. D. Manuel J. Gonzalez, mayores de edad vecinos á quienes conozco y doy fé—Esta escritura sigue inmediatamente á otra, por la que D. Felipe Cateura confiere poder especial á favor de D. Felipe Lavallol y corre á fojas siete vuelta del registro del corriente año.—Augusto Lopez—Adolfo Roque—Rafael Garcia—Testigo—Guillermo Moyano—Testigo—Manuel J. Gonzalez—Ante mí—Luis Echegaray—Escribano de actuacion y delegado—Es copia fiel del original que queda archivado en

el archivo á mi cargo al que en todo caso me refiero y á solitud del interesado doy la presente copia que autorizo y firmo fecha ut supra—segundo—enmendado—Vale.

Luis Echegaray.

Escribano de Actuaciones.

Throgmorton Street, 10 Angel Court.

Lóndres, Mayo 7 de 1873.

A. S. E. el señor Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Tenemos el honor de avisar á V. E., que hace ya tiempo estamos establecidos en Londres prontos para desempeñar la Comision que el Gobierno Nacional tuvo á bien confiarnos.

Todavía no hemos tenido ocasion de dar principio á ella, en lo que respecta á la inspeccion de los materiales destinados para el ferro-carril á Tucuman, porque los constructores no han celebrado aún los primeros contratos para la construccion de la via permanente destinada á la primera seccion del camino. Segun los informes que hemos recibido de ellos, se ocupan de hacerlo y esperamos que muy pronto podremos anunciar á V. E. que los primeros contratos han sido firmados.

Estando el ingeniero de los constructores, Mr. Filson, ocupándose de los contratos y de acuerdo con el Señor Olivera, para ir á visitar las principales fábricas constructoras de rieles y locomotoras, murió casi-repentinamente el 24 del pasado.

Los constructores nos aseguran que se ocupan de buscar el ingeniero que debe reemplazar á Mr. Filson, y esperamos que esto tendrá lugar muy pronto.

Dios guarde á V. E.

L. Gonzalez.

Cárlos Olivera.

Buenos Aires, Julio 5 de 1873.

Avisese recibo y publíquese.

FRIAS.

40 Angel Court, Throgmorton Street, Lóndres, Julio 28 de 1873.

A. S. E. el señor Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Tenemos el honor de poner en conocimiento de V. E., que con esta fecha damos cuenta al Presidente del Departamento de Ingenieros Nacionales, haber nombrado al Sr. D. Alfredo Rumball Injeniero de la Comision que el Gobierno nos ha conferido. Tambien adjuntamos cópia del primer contrato para la fabricacion de rieles y demás útiles destinados á la primera seccion del camino que han celebrado los constructores, en el que se vé el número de toneladas contratadas, su precio y las épocas de la entrega.

Los trabajos deben empezar esta semana y hemos tomado todas las medidas necesarias para que la inspeccion se haga debidamente y en conformidad á las instrucciones pasadas por el Departamento de Ingenieros.

Tenemos la satisfacion de manifestar á V. E. que encontrándonos en Lóndres desde principios del año, prontos para el desempeño de nuestra comision, como lo hicimos entonces presente á los constructores, no ha dependido de nosotros el retardo en dar principio á esta inspeccion.

Dios guarde á V. E.

*L. Gonzalez.
Cárlos Olivera.*

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 14 de 1873.

Avisese recibo y publíquese.

FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 29 de 1873.

Vista la solicitud de los Sres. Telfener y Ca., pidiendo se les abone en Lóndres en títulos del Empréstito de Obras Públicas, el importe del hierro para las últimas tres secciones del ferro-carril de Córdoba á Tucuman, y considerando que, sin perjuicio de los intereses públicos, puede hacerse esta concesion y contribuir ella eficazmente á la terminacion de aquel camino, mucho antes del plazo estipulado con las evidentes ventajas que de ello reportaria la República; con lo espuesto por la Oficina de Ingenieros y la Contaduria General,

El Presidente de la República.

DECRETA :

Art. 1^o Acuérdate á los señores Telfener y Ca. la concesion que solicitan en los términos siguientes :

1^o El hierro para dicho ferro carril les será abonado en Lóndres en títulos del Empréstito de Obras Públicas, al 95 p.8 de orden de la Comision Inspectora de los materiales para el mismo ferro-carril, cuando esté embarcado, con destino al Rosario, en vista de los respectivos conocimientos de

carga y segun la liquidacion que dicha Comision haga á los precios del presupuesto á que se refiere el contrato.

2º Los cupones de los titulos se arreglarán de modo que los intereses empiezen á devengar á los dos meses próximamente de la fecha de los conocimientos, debiendo el valor del hierro ser considerado en la correspondiente liquidacion mensual, que continuará como corresponda la diferencia de los intereses de dichos titulos, segun se hubiese pagado de mas ó de menos.

El Ministerio de Hacienda dará las órdenes necesarias sobre el modo de hacer el arreglo de los cupones para el objeto espresado:

3º Todo deterioro, averia ó pérdida de los cargamentos, será de cuenta de los Sres. Telfener y Ca., sin que por esta concesion se alteren en lo mas pequeño las obligaciones que tienen segun su contrato.

Art. 2º La Comision Inspectora en Lóndres, así como los Sres. Telfener y Ca. pasarán, á los efectos consiguientes á la Oficina de Ingenieros, la cuenta correspondiente de cada pago que se haga, segun este decreto, espresando el buque, la clase y cantidad de los materiales que ellos conduzcan.

Art. 3º Comuniquese, publíquese y dése al R. N.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Abril 10 de 1874.

Vista la anterior solicitud de la Empresa Constructora del Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman; y—considerando que

la transferencia de su contrato con el Gobierno,—en los términos que pide sea aprobado, dá al fisco las mismas seguridades que ahora tiene para la ejecucion de aquella obra.

El Presidente de la República con acuerdo de Ministros.

DECRETA :

Art. 1^o Apruébase la transferencia que los Sres. J. Telfener y Ca. y D. Cárlos P. Lumb, hacen del mencionado contrato á D. José Telfener, bajo la fianza de D. Vicente Ocampo, por las obligaciones que contrae dicho Telfener, y con la condicion además, de depositar á la órden del Gobierno, la cantidad de cien mil pesos fuertes, conforme al art. 2^o del mismo contrato y á los efectos que él espresa.

Art. 2^o Pase este espediente al Escribano General de Gobierno, para que se otorgue por los interesados la correspondiente escritura pública.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese é insértese en el R. N.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

C. TEJEDOR.

SANTIAGO CORTINEZ.

JUAN C. ALBARRACIN.

M. DE GAINZA.

FERRO CARRIL DE CÓRDOBA A TUCUMAN

Certificado número 17

Mes de Marzo de 1874.

SECCION I^a, II^a, III^a, IV^a, de los trabajos ejecutados é importe de materiales por la empresa constructora J. Telfener y C., por cuenta del Excmo. Gobierno Nacional desde el dia 1^o de Marzo hasta el dia 1^o de Abril 1874 bajo la inspeccion del Ingeniero Sr. D. G. Dahlquist.—Segun contrato de fecha 17 Setiembre de 1872—Importe General \$ 312,035 49.

NÚMERO	CLASIFICACION DE LAS OBRAS	CANTIDAD	PRECIO DE CONTRATO	I M P O R T E	
				PARCIAL	TOTAL
10	ADQUISICION DE TERRENOS É INDEMNIZACIONES				
	I ^a Seccion	140		\$f. 10500 »	
	II ^a "	130		3250 »	
	III ^a "	40	\$f. 34 61	346 10	
	IV ^a "	140	395 »	53300 »	\$f. 69396 10
LIMPIEZA DE LA VIA					
20	I ^a Seccion	140		14000 »	
	II ^a "	125	94 »	11750 »	
	III ^a "	40	92 30	923 »	
	IV ^a "	70	32 »	2240 »	28913 »

NÚMERO	CLASIFICACION DE LAS OBBAS	CANTIDAD	PRECIO DE CONTRATO	I M P O R T E	
				PARCIAL	TOTAL
30	MOVIMIENTO DE TIERRAS				
	Iª Seccion				
	Del Kil. 0 al Kil. 140..... Ms.	885,000			
	Segun el artículo 52 del contrato á contarse el 70% "	619,500	\$f. " 55	\$f. 340725 "	
	Piedras	22 000			
	Segun el artículo 52 del contrato á contarse el 70% "	15,400	4 85	28490 "	
40	IIª Seccion				
	Del Kil. 140 al Kil. 250..... Ms.	370,900			
	Segun el artículo 52 del contrato á contarse el 90% "	333,840	" 35	116833 50	
	IVª Seccion				
	Entre el Kil. 411 y 484..... Ms.	92,000			
	Segun el artículo 52 del contrato á contarse el 90% "	82,800	" 45	37260 "	\$f. 523308 50
	OBRAS DE ARTE				
	Alcantarilla de 4 metro de luz.....	9	320 "	2880 "	

NÚMERO	CLASIFICACION DE LAS OBRAS	CANTIDAD	PRECIO DE CONTRATO	I M P O R T E		
				PARCIAL	TOTAL	
	Alcantarillas de 1 m'tro 50 de luz	7	\$f. 340 »	\$f. 2380 »		
	" de 2 " " de "	14	360 »	5040 »		
	" de 3 " " de "	2	500 »	1000 »		
	" de 6 " " de "	2	4000 »	8000 »		
	" de 10 " " de "	1		15000 »		
	Alhauñleria al Puente Rio I ^o	738	45 »	11070 »		
	" al " Rio Carnero.....	405	45 »	1575 »		
	" al " Jesus Maria.....	105	45 »	1575 »		
	Tramos para varios puentes.....			5000 »	\$f. 53520 »	
50	Pasos á nivel.....	1			440 »	
	VIA PERMANENTE					
	Concluido	22,000	1 »	22000 »		
	En construccion..... Ms.	35,000	60 »	21000 »		
	Flete por Kils. 57 á T 46-5 por..... Kil.T	2,65-50	8 »	21204 »		
	Cambios de vias completos pero sin colocacion.....	40	500 »	20000 »	81204 »	
	ESTACIONES—TALLERES					
	En Jesus Maria edificios de pasajeros y galpon de carga.			8800 »		
	En las talas y cienaga.....			2000 »	10800 »	
	CASITAS DE CAMNEROS					
80	Construidas	2	1240 »	2480 »		

NÚMERO	CLASIFICACION DE LAS OBRAS	CANTIDAD	PRECIO DE CONTRATO	I M P O R T E	
				PARCIAL	TOTAL
90	En construccion.....	3		\$f. 1800	\$f. 4280
	TREN RODANTE				
	Locomotoras	2	\$f. 10000	20000	
	Wagones de carga.....	20	400	8000	28000
10	MATERIALES ACOPIAODS				
	Durmientes 1ª Seccion	808,927		206891 09	
	" " IIIª	23,000		15410	
	" " IVª	22,000		46940	
	Madera de pino..... M3.	700	35	24500	
	" de algarrobo.....	200	30	6000	
	" de cedro.....	108	60	6480	
	Tejas francesas.....	480/m	80	44400	
	Gal, fanegas.....	3,380	3	10140	
	Ladrillos 1ª Seccion.....	449/m	46	6704	
	" " IIª	480/m	46	2880	
	Puertas y ventanas	308	45	8000	
	Aisladores, alambres, faros..... Kil.	2	350	13860	
	Aparato para telegrafo.....	1,800	5	900	
	Postes para telegrafo 1ª Seccion.....	800	5	4000	
	" " " IVª	347	8	2776	
	Tierra romana, carriles.....	2-5	140	350	
	Alambre para cercos..... T				

NÚMERO	CLASIFICACION DE LAS OBRAS	CANTIDAD	PRECIO DE CONTRATO	I M P O R T E	
				PARCIAL	TOTAL
	Fierro Rieles..... Kil.	6397-382	\$f. 44 »	\$f. 281484 80	
	Eclises..... »	286-494	60 »	47189 64	
	Tornillos y clavos..... »	212-919	80 »	25033 52	
	Segun el art. 53 del contrato el 18% sobre \$f. 327,707-96			58267 43	
	Seguro 1 ½ %.....			4855 60	
	Fieete de Europa..... T	6996-793	25 »	174919 87	
	Estanques de 40 ^m Galones.....			600 »	
	Materiales para talleres.....			8000 »	
	Se deduce el importe del material de la Exposicion.....			919471 95	\$f. 899471 95
	Estudios Planos y Vigilancia.....	10 ¼ %		20000 »	178710 36
	De esta suma se deduce el importe del certificado num. 16.....				1880713 91
					1568678 42
					\$f. 312035 49

Córdoba 1^o de Abril 1874.

Aprobada 8 de Abril 1874—Guillermo Dahlquist.

Buenos Aires, Abril 15 de 1874.

Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Esta Oficina remite á V. E. el 47 certificado de los trabajos ejecutados sobre el Ferro-Carril de Córdoba á Tucuman, correspondientes al mes de Marzo, el cual arroja un saldo á favor de la Empresa Constructora de *trescientos doce mil treinta y cinco pesos fuertes y cuarenta y nueve centavos.*

Dios guarde á V. E.

Pompeyo Monetta.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Abril 16 de 1874.

A la Contaduria para que informe y liquide en la forma que es de práctica.

FRIAS.

A 2,588

N^o 238.

Exmo. Señor:

Examinando esta cuenta en su parte aritmética, la Contaduria la encuentra conforme.

En consecuencia y en vista de lo espuesto por la Oficina de Ingenieros, liquida:

Saldo que arroja.....	\$. 312,035 49
El 48 p ^o	« 449,777 03
El 52 p ^o	« 162,258 46
Son.....	« 149,777 03

que importa el 48 p S . cuyo pago debe hacerse en efectivo por Tesorería General.

Son pesos fuertes 162,258 46 que importa el 52 p S y cuyo pago debe hacerse en fondos Públicos del Empréstito de Obras Públicas al 95 p S . á cuyo tipo produce ps. ftes. 170,798 37 ó sea en libras esterlinas al cambio oficial de 4—90 la suma de..... £ 24.856. 15. 9.
 Saldo de la anterior..... « 23. 18. 11.
« 34.880. 14 8.

Son £ 34.880. 14. 8.

Buenos Aires, Abril 17 de 1874.

Francisco Vivas.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Abril 18 de 1874.

N $^{\circ}$ 158

Vistos los informes que preceden de la Oficina de Ingenieros y de la Contaduría General, pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se entregue á D. Vicente Ocampo apoderado del contratista del Ferro Carril de Córdoba á Tucuman, la cantidad de *ciento cuarenta y nueve mil setecientos setenta y seis pesos*, con tres centavos fuertes en efectivo, por Tesorería General, y una orden á su favor sobre Lóndres para que se les entregue la suma de *treinta y cuatro mil ochocientos ochenta libras, catorce Schelines y ocho peniques* en títulos del Empréstito de Obras Públicas, importe de la décima séptima liquidacion mensual de los trabajos ejecutados en dicho Ferro-Carril, imputándose ambas cantidades á la ley de 5 de Agosto

de 1870 segun lo mandado por la de 12 de Octubre de 1871, y publíquese.

SARMIENTO
ULADISLAO FRIAS.

Abril 18 de 1874.

A Contaduría.

L. E. Vernet.

N^o 95

Contaduría General, Abril 18 de 1874.

Tomóse razon \$f. 312,152 82 cs.

Francisco Vivas.

Anotado
Becher

Buenos Aires, Abril 18 de 1874

Páguese por Tesorería General la suma de *ciento cuarenta y nueve mil setecientos setenta y siete pesos tres centavos fuertes* (\$f. 149,777 03) y librese oficio á los Sres. C. de Murrieta y Ca., de Lóndres para que entreguen *treinta y cuatro mil ochocientas libras esterlinas* (£ 34,800). Valor de treinta y uno de Marzo en Bonos del Empréstito que se reservó para este objeto, quedando las £ 80,14. 8 para incluirse en la décima octava liquidación á favor de D. José Telfener.

S. Cortines.

Recibi el oficio arriba espresado contra los Sres. C. de Murieta y Ca., por la suma de *treinta y cuatro mil ochocientas libras esterlinas* por el 31 de Marzo.

p. p. *Vicente Ocampo.*
M. Ocampo Samanés.

Son £ 34,800

Recibi *ciento cuarenta y nueve mil setecientos setenta y siete pesos con tres centavos fuertes* importe de este documento.

Buenos Aires, Abril 20 de 1874.

p. p. *Vicente Ocampo.*
M. Ocampo Samanés.

Son \$f. 149,777 03.



FERRO-CARRIL DE RIO 4° A MERCEDES

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 12 de 1873.

Visto el expediente sobre las propuestas hechas para la prolongacion del Ferro-Carril del Rio 4.° á Villa Mercedes, Provincia de San Luis, en virtud del decreto de 4 de Enero del presente año, espedido en cumplimiento de la ley de 5 de Noviembre de 1872, que designa como máximum del costo del camino, la cantidad de veinte mil pesos por kilómetro; cuyas propuestas son:

1.° La de los señores Thomas y Ca., de 15,551 pesos fuertes 12 centavos por kilómetro, á condicion de usar durmientes de madera en cincuenta kilómetros, y variar la traza de la línea prescripta por la ley.

2.° La de los señores Rogers y Ca., de 16,123 pesos fuertes 46 centavos por kilómetro, sujetándose á todas las bases de la licitacion.

3.° La de D. Juan Fiori por 17,500 pesos fuertes, bajo la condicion de que, si subiese el valor del hierro, se le abonaría la diferencia.

4.° Las de D. Adolfo E. Carranza, una por 18,500 pesos

fuertes el kilómetro, con arreglo á las bases de la licitacion, y otra por 17,700 pesos fuertes, poniendo durmientes de madera, en vez de hierro.

5. ° La de D. Juan Lloy, por 18,900 pesos fuertes, con tal que el término de dos años fijado para la construccion del camino, se cuente desde la conclusion del de Villa Maria á Rio 4. °

6. ° La de D. Pablo Montravel, por 19,000 pesos fuertes, rebajando una cantidad sobre la diferencia que por nuevos estudios pudieran resultar de menos en los movimientos de tierra presupuestados, cuya rebaja se calculará á razon de 35 centavos fuertes por metro cúbico, que se ahorre de dichos movimientos de tierra.

7. ° La de Don Pedro Stuard, por Jackson y Ca., 19,275 pesos fuertes, siempre que el 18 por 0|0, que segun las bases de licitacion, debe retenerse de las liquidaciones trimestrales, no pase de 50,000 pesos fuertes.

8. ° La de Don Ed. de Ville Massot, 19,280 pesos fuertes, conforme en todo á las bases de licitacion.

9. ° La de los señores A. Benitez y Ca., por 19,450 pesos fuertes, á condicion de construir el camino en veinte y dos meses, desde la terminacion del Ferro-Carril á Rio 4. °, renunciando el premio acordado por la ley, para el caso de hacer la obra antes de los dos años fijados por la misma, y—

CONSIDERANDO:

Que la propuesta de los señores Thomas y Ca. es inadmisibile, por estar fuera de las condiciones de la licitacion.

Que el monto de la rebaja que propone el señor Montravel, no puede fijarse de antemano, como él mismo lo espresa en su solicitud, sin que por lo tanto pueda servir de base para comparar su propuesta con las demás, y que aún calculado, como lo ha hecho la Oficina de Ingenieros, dicha propuesta quedaria en la cantidad de 18,600 pesos fuertes por kilómetro.

Y que de consiguiente, la propuesta mas ventajosa, resulta ser la de los señores Rogers y Ca., por 16,123 pesos fuertes 46 centavos el kilómetro.

En cumplimiento de lo dispuesto por la ley citada de 5 de Noviembre; oída la Oficina de Ingenieros—

El Presidente de la República

HA ACORDADO Y DECRETA:

Artículo 1.º Acéptase la propuesta referida de los señores Rogers y Ca., para la construccion del Ferro-Carril del Rio 4.º à Villa de Mercedes.

Art. 2.º El Ministerio del Interior, procederá à celebrar, conforme à las bases y condiciones de la licitacion, el correspondiente contrato con dichos señores, el cual someterá à la aprobacion del Presidente de la República.

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

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

C. TEJEDOR.

LUIS L. DOMINGUEZ.

NICOLAS AVELLANEDA.

CONTRATO

*Para la construccion del Ferro-Carril de Rio Cuarto
à Villa de Mercedes.*

El Ministro del Interior, autorizado competentemente por una parte, y por otra los señores Rogers y Ca., formada de los señores Don Carlos Rogers y D. Tomás Thomas, de mancomun *et in solidum*, han celebrado el siguiente contrato:

Artículo 1.º Los señores Rogers y Ca., se comprometen á construir el camino entre Rio Cuarto y Mercedes, y á conservarlo durante un año despues de su construccion. El camino se hará en estricta conformidad con los planos levantados por los señores Elía y Allan y aprobados por el Gobierno.

Art. 2.º Los contratistas han depositado en el Banco Argentino del Rosario, como garantia del buen cumplimiento del contrato, la cantidad de cincuenta mil pesos fuertes, que no podrán retirarse sino un año despues de la entrega de toda la obra, cuando el Gobierno declare que los contratistas han cumplido con todas las obligaciones estipuladas en el presente contrato.

Art. 3.º El camino deberá estar concluido, con todos sus detalles de obras de arte, estaciones, tren rodante, etc., y entregado al Gobierno, en el término de dos años, contado desde la aprobacion del presente contrato, salvo el caso de fuerza mayor; obligándose los contratistas á pagar una multa de veinte mil pesos fuertes por cada mes que retarden la conclusion de las obras, obligándose tambien el Gobierno, á pagar una prima de diez mil pesos fuertes, por cada mes que anticipen su conclusion.

Art. 4.º La construccion del camino se arreglará de modo que se pueda hacer la entrega de él por secciones sucesivas, que el Gobierno tendrá el derecho de recibir y abrir al tráfico, cuando lo creyere oportuno.

Art. 5.º Todos los materiales empleados, asi como la obra de mano, serán de lo mejor en su clase, siendo espresamente entendido que el espíritu de esta cláusula, debe observarse tambien en aquellas partes respecto de las cuales no se hubiese especificado ninguna condicion especial.

Art. 6.º El Gobierno encargará á la Oficina de Ingenieros, de vijilar la ejecucion del presente contrato, y además nombrará Ingenieros inspectores, dependientes de la misma, para asistir á los trabajos, tanto sobre la línea del Ferro-Carril,

como en los talleres donde se confeccione el material destinado á su construcción. Los contratistas tendrán la obligación de dejarles entera libertad para examinar los trabajos y darles las muestras de los materiales que ellos exijiesen para asegurarse de la buena calidad y del esmero de la obra de mano, quedando facultado los inspectores para prohibir el uso de materiales defectuosos ó no conformes con las especificaciones aprobadas.

Art. 7.º Los contratistas deberán avisar con anticipación oportuna y por escrito, á los ingenieros inspectores, el tiempo en que ejecutarán las diferentes obras. Harán los planos y especificaciones detalladas de todas las obras; los someterán á la aprobación de los inspectores, quienes tendrán el derecho de hacer las modificaciones que creyesen convenientes, y no se pasará á la construcción, antes de recibir la aprobación de los mismos Ingenieros inspectores; dichas modificaciones y aprobaciones, deberán hacerse en el menor término posible. Una vez aprobadas, será obligación de los contratistas, pasar á la Oficina dos ejemplares de los planos y especificaciones correspondientes, y si se trata de materiales confeccionados fuera del país, pasarán cuatro ejemplares litografiados ó impresos, de los cuales dos se darán al Inspector ó Inspectores residentes en el extranjero, y los otros dos á la Oficina de Ingenieros Nacionales.

Art. 8.º Los materiales que deben traerse de afuera, no podrán ser embarcados sin que sean aprobados por los Inspectores del Gobierno, debiendo la aprobación constatarse por un documento escrito, el que será remitido por los contratistas á la Oficina de Ingenieros.

Art. 9.º El Gobierno se reserva el derecho de hacer modificaciones sobre las obras prescriptas en este contrato, y los empresarios tendrán la obligación de ejecutarlas, bien sea en mas ó menos; en el primer caso, el Gobierno no abonará á los empresarios los aumentos á los precios efectivos de costo, de-

terminados de comun acuerdo entre la empresa y los Ingenieros inspectores, aumentados de un diez por ciento por la direccion y beneficio; y en el segundo caso, se tendrá cuenta de la cantidad ahorrada, calculada del mismo modo que los aumentos, para aplicarla á obras adicionales, segun lo determinarán los Ingenieros inspectores.

Art. 10. ° Los empresarios harán la traza definitiva del camino, siguiendo la que fué aprobada por la Oficina de Ingenieros. No harán ninguna desviacion de esa linea, sin la aprobacion por escrito de los Ingenieros inspectores.

Ese trabajo se hará con toda prolijidad, y los contratistas pasarán al Gobierno dos cópias de los planos y perfiles de la línea definitiva, á medida que avancen en su construccion.

Art. 11. ° Los contratistas harán y pagarán las espropiaciones de los terrenos necesarios, é indemnizarán á los particulares por los perjuicios que ocasionen los trabajos.

Art. 12. ° La espropiacion en general, será de una zona de terreno de treinta metros de ancho: para las estaciones, será de la estension fijada en el presupuesto, además de los terrenos que fuesen necesarios para comunicar con los caminos existentes.

Art. 13. ° La espropiacion de los terrenos se hará antes de empezar los movimientos de tierra.

Art. 14. ° Se cortarán los árboles sobre el ancho de ocho metros á ambos lados del eje de la via. En las curvas, se cortarán en la parte interior hasta 30 metros de distancia, espropiando en esos casos, el área correspondiente. En la anchura del camino, se sacarán los árboles de raiz, á menos que el teraplen que debe formarse, pase de un metro de altura, en cuyo caso bastará cortarlos al nivel del suelo.

Art. 15. ° Para los movimientos de tierra, se seguirán en lo general las secciones longitudinales de los planos mencionados, y en cuanto á las secciones trasversales, se adoptará el mismo sistema seguido en el Ferro-Carril de Villa Maria á Rio Cuarto.

Art. 16. ° En los desmontes cuando el camino sea horizontal ó que tenga una pendiente que no alcance de uno en cuatrocientos se aumentará la seccion transversal de tanto cuanto sea necesario para que las zanjas tengan la pendiente indicada de uno en cuatrocientos.

Art. 17. ° En las escavaciones, no se permitirá que entren en las zanjas los desagües de los terrenos laterales, y se dará pronta salida á las aguas que puedan hacer daño al camino, por medio de zanjas oportunamente dirigidas.

Art. 18. ° Cuando se hagan escavaciones al lado del Ferrocarril para formar los terraplenes, se dejará cuando menos la distancia de dos metros entre el escarpe del terraplen y el de la escavacion, el que tendrá una pendiente de uno por cinco.

En los desmontes, la tierra sobrante debe ponerse á una distancia de dos metros del escarpe, y tener una forma regular; de modo que impida que el agua baje al desmonte.

Art. 19. ° No podrá emplearse en los terraplenes ninguna tierra mala, que á juicio del Ingeniero inspector, no sea adaptada para los terraplenes.

En general, se formarán los terraplenes por medio de tierra vegetal, y donde no fuese posible, se pondrá en la parte exterior una capa de esa tierra, cuando menos de unos quince centímetros de espesor.

Art. 20. ° Las estaciones de 3.ª clase, se terraplenarán sobre una superficie de 12,000 metros cuadrados, las de 2.ª sobre una superficie de 18,000 metros.

Los terraplenes en la estacion de Mercedes, se harán conforme á los planos y secciones detalladas, que se suministrarán por la Oficina de Ingenieros, no pudiendo pasar de 25,000 metros cúbicos.

Art. 21. ° Los caminos entre las estaciones y los caminos comunes, tendrán un ancho de 15 metros.

Adonde los caminos crucen el ferrocarril, se les arreglará la pendiente de modo que no pase de tres por ciento.

Art. 22. ° El Gobierno no responde de las diferencias que puedan haber entre la cantidad efectiva de tierra que debe removerse, y la calculada en el presupuesto, sean estas en favor ó en contra suya.

Art. 23. ° Una vez acabada una seccion y que se mida en presencia del Ingeniero Inspector, se colocará sobre postes de fierro á T, al costado del camino en cada kilómetro, una plancha de fierro fundido que indique la distancia en kilómetros, siguiendo la numeracion del camino de Villa Maria á Rio Cuarto.

Art. 24. ° El número de puentes y alcantarillas, así como la luz respectiva se determinan en el Presupuesto.

Art. 25. ° Los Empresarios harán los planos y especificaciones de cada puente con la debida anticipacion, haciendo el mapa de las inmediaciones del puente, en la estension y con todos los sondajes, como lo exigirá el Ingeniero Inspector en cada caso particular, procediendo en el resto como está dispuesto en el art. 7.

Art. 26. ° Los puentes serán calculados para soportar el peso de 5 toneladas por metro corrido, y respecto á la calidad de los materiales, la tension y la comprension, la obra de mano etc., se seguirán las mismas especificaciones indicadas para el Ferrocarril del Rio Cuarto.

Todas las pruebas á las cuales el Ingeniero Inspector quiera sujetar un puente despues de su colocacion, se harán de cuenta de los empresarios.

Art. 27. ° Las alcantarillas tendrán la hondura necesaria para que se pueda hacer el desagüe de los terrenos; esa hondura nunca será menos de un metro, los escribos se harán de ladrillo y la mezcla se hará con cal hidráulica á donde se necesite, á juicio del Ingeniero Inspector. La hondura de los cimientos y demás detalles, se determinarán por el Ingeniero Inspector.

El espesor del estribo no será nunca menor de sesenta y cinco centímetros. El Ingeniero Inspector determinará si deben ha-

cerse y con que dimensiones las paredes de álas; las alcantarillas de bóveda las tendrán siempre.

La mamposteria de las diferentes obras de arte se revocarán con mezcla de tierra romana.

La superestructura de las alcantarillas, cuyos tramos pasen de dos metros se harán de fierro batido.

Art. 28. ° Todas las modificaciones que se introduzcan en los puentes, aunque hagan variar las cantidades de mamposteria, fierro batido y fundido espresados en el presupuesto, no podrán nunca ser causa de reclamos de ninguna de las partes contratantes sea que haya habido aumento ó disminucion de gasto.

Art. 29. ° Los pasos á nivel tendrán los contrarieles á la parte interior de la via y entablado de madera dura de ocho centímetros de espesor, y en la parte exterior un tablon de madera dura de ocho centímetros de espesor.

El largo de los pasos á nivel, será de uno ó mas rieles segun la importancia del camino.

Art. 30. ° La via permanente se construirá de rieles de fierro de doble T unidos por élices y fijados sobre durmientes de fundicion del sistema Livecey. Las diferentes partes de fierro tendrán el peso indicado en el presupuesto, las especificaciones sobre la clase de material y fabricacion, serán iguales á las del ferro-carril de Rio Cuarto.

Los rieles deberán tener el largo de veinte y un piés ingleses, y solo se admitirá un veinte y cinco por ciento de rieles de diez y ocho piés y medio.

Art. 31. ° El lastre de la via será de tierra vegetal ó de la que sea aprobada por el Inspector y tendrá treinta centímetros de espesor.

Al colocar la via permanente se observará que los trabajos de pisar el lastre debajo de los durmientes y rectificar la línea, deben seguir en cuanto sea posible, á la par con la colocacion de los rieles y no se permitirá que pasen los trenes sobre la

via, antes que estén bien rectificadas y nivelados los rieles y pisoneada la tierra debajo de los durmientes.

Art. 32. ° Las estaciones se harán en el número y en los puntos demarcados en los planos.

La Oficina de Ingenieros remitirá á los contratistas los planos de cada estacion con los detalles necesarios, todo con la anticipacion debida.

Art. 33. ° Para limitar la importancia de cada una de ellas queda establecido que el importe de los gastos efectivos calculados por los Ingenieros del Gobierno, no pase de la suma calculada en el presupuesto.

Art. 34. ° Las máquinas é instrumentos á colocarse en los talleres del Rio 4. ° y el mueblaje de las estaciones mencionado en el presupuesto, se comprarán segun las especificaciones suministradas por el Ingeniero Inspector, debiendo él tambien intervenir en los precios de compra, los cuales incluidos los fletes y colocacion, deberán corresponder á la suma destinada para ese objeto.

Art. 35. ° Para procurarse el agua necesaria, los empresarios harán los pozos ó represas segun lo que determinen los Ingenieros Inspectores, debiéndose prestar los contratistas á hacer los pozos para buscar agua en el número y posicion que determinen los mismos ingenieros.

Art. 36. ° Las casas de camineros se construirán en el número indicado en el presupuesto, segun el plano y modelo de las que se ejecutan ahora sobre el Rio 4. °, y las posiciones serán determinadas por los Inspectores.

Art. 37. ° Se colocará un hilo telegráfico sobre los postes del telégrafo existente. Se colocarán tres estaciones telegráficas, debiendo todos los materiales y sistema de construccion, ser en todo igual á los que existen sobre el telégrafo.

Art. 38. ° Las locomotoras serán del mismo valor de las de bogies que hay sobre el ferro-carril del Rio 4. ° — reservándose

el Gobierno hacer sobre las mismas, las modificaciones que creyese conveniente.

Art. 39. ° Los coches de pasajeros y los wagones de carga serán iguales á los del ferro-carril de Villa Maria á Rio 4. °, debiendo los coches mixtos de 1. ° y 2. ° clase, tener un compartimiento para letrinas, lo mismo que los de 1. ° clase.

Art. 40. ° Cada clase de los vehiculos mencionados será objeto de una especificacion separada hecha por los ingenieros inspectores; ellos tendrán el derecho de intervenir respecto de las fábricas que deben ejecutar ese material, debiendo ser reconocidos por la buena reputacion de sus trabajos.

Art. 41. ° Los contratistas conservarán el camino con todas las obras anexas en buen estado, por el espacio de un año despues de ser recibido por el Gobierno. Los terraplenes, escavaciones y desagüe que hubiesen sufrido alteracion, volverán á ponerse en buen estado. Los rieles, los cambios de vía que durante el año hubiesen mostrado defectos de cualquiera clase que sean serán cambiados por otros nuevos y buenos.

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

Art. 42. En caso de que el Gobierno se recibiera del camino por secciones, se empezará á contar el año en que lo deben conservar los contratistas, desde la fecha en que se hubiese recibido cada seccion.

Art. 43. El Gobierno pagará á los contratistas por la construccion completa del camino recibido á su entera satisfaccion y por la conservacion del camino durante un año, fuera del importe de las obras adicionales, en su caso, la cantidad de 16123 pesos fuertes 46 centavos por-kilómetro.

Art. 44. Cada tres meses, se hará una liquidacion del importe de los trabajos, deduciendo del importe total el 10 p.8 que queda en manos del Gobierno hasta la completa terminacion del camino, ó de cada seccion de él, en caso que se recibiera parcialmente.

Art. 45. En la avaluacion para los efectos del articulo anterior servirán de base los precios del Presupuesto anexo al presente contrato y que forma parte integrante de él, inclusa la partida sobre imprevistos, estudios, planos y vigilancia.

Art. 46. El importe de las liquidaciones de que habla el art. 44, se pagará á los contratistas dentro del mes de la fecha en que se haga la liquidacion. En las tres primeras liquidaciones se hará el pago en dinero en esta ciudad y desde las 4 en adelante, se pagará en la misma en dinero, solo el 60 p.⊘, y el 40 p.⊘ restante en una órden del Gobierno á sus agentes en Inglaterra á favor de los contratistas, en títulos del Empréstito de Obras Públicas, contraido allí últimamente, al precio fijo de 95 p.⊘ descontando el importe de los cupones cuyos intereses se refieran á una época anterior á la de la liquidacion.

Art. 47. El Gobierno permitirá la importacion de todos los materiales necesarios á la construccion, libre de derechos.

Art. 48. Los Empresarios tendrán derecho de ocupar dos locomotoras y treinta wagones de carga para la construccion del camino y el uso de los galpones y talleres durante la construccion á condicion de compensar al Gobierno por el deterioro que hubiesen sufrido; y por hacer pasar sobre las secciones ya abiertas al servicio público, y sobre el ferro-carril entre Villa Maria á Rio 4^o sus propios trenes, sin pagar ningun peage al Gobierno, sugetándose á los reglamentos que él dictare. Es entendido que los empresarios no tendrán el derecho de trasportar sino lo que se precisa para la construccion del camino.

Art. 49. En caso que los empresarios quisiesen valerse de los trenes del Gobierno para trasportar sus materiales tanto sobre el ferro-carril del Rio 4^o á Mercedes, como sobre el de Villa Maria á Rio 4^o se les hará una rebaja de 70 p.⊘ sobre las tarifas establecidas, y se dará libre tránsito á todos los empleados de la empresa.

Art. 50. Todos los materiales, bien sean fijos ó movibles conducidos sobre la línea, destinados al ferrocarril, sobre los cuales el Gobierno hubiese hecho cualquier adelanto, serán considerados propiedad del Gobierno, y no se podrá remover ni disponer de parte alguna de éstos, sin consentimiento del Gobierno ó de sus ingenieros, dado por escrito.

Art. 51. Los empleados y trabajadores de la empresa serán esceptuados del servicio militar por todo el tiempo que fuesen ocupados por la empresa.

Art. 52. Toda cuestión que se suscitase entre el Gobierno y la empresa, será sometida á la decisión de árbitros nombrados por una y otra parte con arreglo á las leyes del país.

Art. 53. No podrá hacerse transferencia de este contrato, sin la aprobación del Gobierno.
Buenos Aires, Agosto 6 de 1873.

ULADISLAO FRIAS.

Rogers y Ca.

J. S. C. Rogers.

Tomás Thomas.

— — —

FERRO-CARRIL ENTRE RIÓ CUARTO Y VILLA DE MERCEDES

Valor de las obras

Ancho de la vía 1m. 670—Largo de la vía kilómetros 1223.

Adquisición de terrenos é indemnización.

Pesos fuertes Pesos fuertes

Terrenos para la vía y estaciones,
calculando el ancho del terreno para la vía en 30 metros para las estaciones interme-

Puentes y alcantarillas

1 á 4	métros de tramo á	§	fts.	750	750
5 á 3	"	"	"	600	3000
1 á 25	"	"	"	500	500
1 á 2	"	"	"	450	450
20 á 15	"	"	"	425	8500
12 á 1	"	"	"	403	4800

22050

22050

Pasos á nivel

Esplanacion y empedrado de los cruzamientos de la vía, 5 pasos á nivel, á § fts. 120. 600

Vía permanente

Será construida (igual á la del Ferro-Carril á Rio 4°) de rieles de fierro de 28 kilógramos por méetro corrido, unidos por medio de eclises (fish plates) y fijados sobre durmientes de fierro fundido.

Gastos de la via por kilómetro

1600 durmientes, 57250 kilógramos, á 0,04 § fts., comprados en Europa.	2290
1600 kilógramos 3628 id á § fts. 0,45.	463 26
490 tiebars, 5167 kilógramos á § fts. 0,65.	335 86
Botters 735 kilógramos á § fts. 0,15.	84 53
Rieles 56,000 á § fts. 0,62.	3472

Eclises y tornillos 3200 id á \$ fts. 0,75.....	240	
	<hr/>	
Total, 125980 kilogramos.....	6585 65	
Seguros, $\frac{1}{2}$ sobre 6600.....	99	
Flete de Europa á Rio 4°, 125,95 toneladas, á \$ fts. 21.....	2646	
Flete sobre el camino en cons- trucccion, 125,98 toneladas, á \$ fts. 6.....	755 88	
Construcccion de la vía, á razon de 0,75 \$ fts. por méetro cor- rido.....	750	
	<hr/>	
Costo total por kilómetro.....	10836 53	
1265 kilómetros de vía, incluso las estaciones, á razon de \$ fts. 10836 53 por kilómetro.....	1370821 04	
20 cambios de vía completos, á \$ fts. 400.....	8000	
	<hr/>	
Total.....	1378821 04	1378821 04

Estaciones y talleres

Galpon de 800 méetros de super- ficie.....	20000
1 zanja para limpiar máquinas..	300
1 semafor.....	300
1 balanza para pesar wagoes y carros.....	1250
1 estacion en Mercedes, de 2.ª clase.....	
Edificio de pasajeros con edifi- cios accesorios.....	9000

Galpon de carga de 200 metros de superficie.	4500	
Depósito de agua con estanque, bomba, pozo, etc.	3500	
Zanja para limpiar máquinas. . .	300	
1 semafor.	300	
Cercos y plantaciones.	1500	
Mesa giratoria.	5000	
2 estaciones intermedias de 3 ^a clase.		
2 edificios de pasajeros con edificios accesorios, á pfts. 4000.	8000	
2 depósitos de agua con estanque, bombas y pozo, á pfts. 3400.	6800	
4 semaforas á pfts. 300.	1200	
Cercos y plantaciones.	2000	
Muebles, libros, utensilios, etc., para abrir el camino á la explotación para todas las estaciones.	3000	
	<hr/>	
Total.	66950	66950
<i>Casas de camineros</i>		
10 casas de guardia á pfts. 800..		8000
<i>Telégrafo</i>		
Línea telegráfica, con un alambre colocado sobre los postes del telégrafo trasandino-123.5 kilómetros, á razon de pfts. 60 por kilómetro.	7410	
Mesas completas para tres estaciones, á pfts. 350 cada una. .	1050	
	<hr/>	
Total.	8460	8460

Tren rodante

2 locomotoras.....	30000	
2 coches mistos de 1.ª y 2.ª clase.....	5000	
2 id. de 2ª id.....	3600	
20 wagoes.....	14000	
	<hr/>	
· Total.....	52600	52600
Por imprevistos, direccion y ga- nancia de la empresa.....		176660 96
		<hr/>
		1971900
		<hr/>

RESUMEN

Adquisicion de terrenos.....	4000	
Limpieza de la linea.....	1500	
Movimientos de tierra.....	221958	
Obras de arte.....	52350	
Pasos à nivel.....	600	
Vía permanente.....	1378821	04
Estaciones.....	66950	
Casas de camineros.....	8000	
Telégrafo eléctrico.....	8460	
Tren rodante.....	52600	
	<hr/>	
Total.....	1795239	04
Por imprevistos, direcciones y ga- nancia de la empresa.....		176660 96
		<hr/>
Total.....		1971900

Equivalente á pesos fts. 16123 46
por kilómetro. ,

Buenos Aires, Agosto 6 de 1873.

ULADISLAO FRIAS.
Rogers y Ca.
J. y C. Rogers
Tomás Thomas.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 8 de 1873.

Apruébase el anterior contrato, celebrado el seis del corriente entre el Ministro del Interior y los señores Rogers y Ca., para la construcción del Ferro-carril de Rio 4.º á la Villa de Mercedes, (Provincia de San Luis); redúzcase á escritura pública, comuníquese á quienes corresponda, publíquese é insértese esta resolución en el Registro Nacional, remitiéndose á la Contaduría General el certificado que los contratistas han presentado del depósito hecho á la orden del Gobierno en el Banco Argentino del Rosario, de los cincuenta mil pesos fuertes á que se refiere el artículo segundo del contrato.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 22 de 1873.

Siendo ya necesario proveer lo conveniente para la inspec-

cion de la fabricacion de los materiales destinados al Ferrocarril de Rio 4.º á Mercedes, cuya construccion se ha contratado con los Sres. Rogers y Ca., y para los trabajos que deben hacerse en la linea del mismo camino; en virtud de lo dispuesto por la ley de 5 de Noviembre de 1872.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1.º Encárgase de la inspeccion de la fabricacion de los materiales para dicho ferrocarril, á la Comision nombrada por decreto de 14 de Octubre de 1872, para la inspeccion de los materiales con destino al Ferrocarril de Córdoba á Tucuman.

Art. 2.º Dicha Comision desempeñará su encargo con sujecion á las disposiciones del citado decreto y á lo estipulado sobre la materia en el contrato celebrado con dichos señores Rogers y Ca.; debiendo abonarse á la Comision el honorario que la ley mencionada señala, á contar desde la fecha en que se hiciere la primera remision de materiales por ella inspeccionados.

Art. 3.º Comuniquese á quienes corresponde, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Lóndres, Diciembre 8 de 1873.

A S. E. el Señor Ministro del Interior, Doctor D. Uladislao Frias.

Tenemos el gusto de poner en conocimiento de V. E., que

hemos recibido dos notas de ese Ministerio, una fecha 22 de Octubre encargándonos la inspeccion de los materiales que se remitan para el ferro-carril á Mercedes, cuya construccion ha sido contratada con los señores Rogers y Ca., y otra, fecha 25 del mismo mes, encargándonos tomar todos los datos necesarios relativos á pozos artesianos que el Gobierno desea establecer en la República.

Ambos encargos serán desempeñados por nosotros con todo el celo que ellos requieren y damos á V. E. las gracias por la confianza que en nosotros ha depositado.

Dios guarde á V. E.

L. Gonzalez.
Cárlos Olivera.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Enero 17 de 1874.

Publíquese.

FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 10 de 1874.

Considerando que la solicitud de los señores Rogers y Ca., constructores del Ferro-carril Nacional de Rio 4.º á Villa Mercedes, pidiéndose les pague en Lóndres, en títulos del empréstito de Obras Públicas, los materiales que allá comprehen para dicho Ferro-carril de Córdoba á Tucuman, á que se hizo lugar por decreto de 29 de Diciembre próximo pasado.

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1.º Otórgase á los Sres. Rogers y Ca. la concesion que solicitan, en los mismos términos de la que, por el citado decreto de 29 de Diciembre, se hizo á los Sres. Telfener y Ca., es decir, en cuanto al hierro, como en dicho decreto se expresa, y en la inteligencia de que la liquidacion mensual á que se refiere el art. 2.º del mismo, será cada tres meses, conforme al contrato con los señores Rogers y Ca.

Art. 2.º Comuníquese, publíquese, é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

FERRO CARRIL DE RIO 4° A MERCEDES

Segundo trimestre

CERTIFICADO N° 2, de los trabajos ejecutados é importe de materiales por la empresa constructora *Borges y C., por cuenta del Exmo. Gobierno Nacional desde el dia 8 de Diciembre 1873 hasta el dia 8 de Marzo 1874 bajo la inspeccion del Ingeniero Sr. D. Cristobal Giagnoni*—Segun contrato de fecha Agosto 6 de 1873—Importe General \$ 77,900 2½.

NÚMERO	CLASIFICACION DE LAS OBRAS	CANTIDAD	PRECIO DE CONTRATO	I M P O R T E	
				PARCIAL	TOTAL
1°	Adquisicion de terrenos é indemnizacion.....			\$f. 4000 00	\$f. 4000 00
2°	Limpieza de la via y abertura.....			1500 00	1500 00
3°	Movimiento de tierra del Kil. 0 al Kil. 50.....M3.	453.716 00	0 20	90743 20	9743 20
4°	Materiales acopiados para casas de camineros				
	Ventanas.....	46		89 47	
	Id.	4		32 00	
	Postigos para ventanas.....			89 17	
	Madera á 0.125.....	608		76 00	
	Trabajo, fierro y serraduras.....			128 00	
	Puertas (hechura).....	15		45 00	
	Fierro y cerraduras.....			60 00	

NÚMERO	CLASIFICACION DE LAS OBBAS	CANTIDAD	PRECIO DE CONTRATO	I M P O R T E	
				PARCIAL	TOTAL
	Madera 0.125.....piés.	1.500		\$f. 187 50	
	Flete.....			20 00	
	Puertas tableros (hechura).....Núm.	6		60 31	
	Fierro y cerraduras.....			30 00	
	Madera y flete 0.15.....piés.	194		29 10	\$f. 846 25
	Para estacion de San				
	Puertas y vidrieras.....Núm.	2		110 00	
	Fierro y cerraduras.....			20 00	
	Madera y flete á 0.15.....piés.	174		26 10	156 10
	Para depósito de carga San Pachó y Chajan				
	Puertas (hechura).....Núm.	4		60 00	
	Fierro y cerraduras.....			38 00	
	Madera y flete á 0.15.....piés.	4.27		64 05	162 05
	Para estacion San Pachó y Chajan				
	Marcos.....Núm.	8		25 26	
	Contra marcos....."	28		80 50	
	Madera y flete 0.15.....piés.	348		52 20	
	Madera de algarrobo incluso flete 0.09.....piés.	4.188		376 92	
	Palos con flete 1.75.....Núm.	278		486 50	
	Tablas á 0.10 con flete.....piés.	681		68 10	1089 48

NÚMERO	CLASIFICACION DE LAS OBRAS	CANTIDAD	PRECIO DE CONTRATO	I M P O R T E	
				PARCIAL	TOTAL
	Material para ladrillos en Chaján				
	Leñas á 5.00—Cuerdas	400		500 00	500 00
	Material para puente de San Pacho				
	Piedras á 5.00..... M.	200		4000 00	4000 00
	Materiales en el artillar de Rio 4 o				
	Madera de pino blanco á 75..... M.	50		3750 00	
	Madera de pino tea á 80..... "	12		960 00	
	Tejas francesas..... "	30		2100 00	6810 00
	Por imprevistos, direccion, etc.....				406807 08
	De esta suma se deduce el importe del certificado N o 1.	9834%			40503 41
	Retencion del 10 %.....				417310 49
	Total á pagar á la empresa constructora.....				30654 67
					86655 82
					8665 68
					77990 24

Borges y Ca.

Apróveda 8 de Marzo 1874—Ingeniero C. Giagnoni

Aprobado, Buenos Aires, Marzo 13 de 1874—Pompeyo Moneta.

FERRO-CARRIL A CAMPANA

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Abril 7 de 1874.

Acéptase la transferencia que hace don Guillermo Matti, de la concesion para la construccion y explotacion del Ferro-Carril á Campana, á favor de la «Compañía de Buenos Aires á Campana Limitada», en los términos que espresa el precedente dictámen del Procurador General quedando reconocidos como representantes de dicha Compañía en esta, los señores don Juan Boyd y don Guillermo Thompson.

Pase al Escribano General de Gobierno para que reduzca á Escritura Pública dicha transferencia; comuniquese publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

FERRO-CARRILES GARANTIDOS

A QUE SE REFIERE LA LEY DE 5 DE NOVIEMBRE DE 1872

Ferro-Carriles de Buenos Aires a San Juan y de Mendoza ó San Juan á Chile.

Throgmorton, Street 10, Angel Court.

Lóndres, Mayo 7 de 1873.

A S. E. el señor Ministro del Interior, Doctor Don Uladislao Frias.

Tenemos el honor de dar cuenta á V. E. de la manera como hemos procedido á hacer pública la ley de 5 de Noviembre de 1872 sobre ferro-carriles garantidos.

Hemos tenido que retardar su publicacion, porque no habiéndonos entregado á nuestra salida, un plano con las líneas trazadas por el Departamento de Ingenieros Nacionales, hemos tenido que esperarlo, lo que ha sucedido últimamente á la llegada del señor Moneta á Lóndres.

Recibido el plano y habiendo hecho traducir la ley al inglés

y copiar varios ejemplares, hemos puesto avisos en los principales diarios, para que los que se interesan en conocerla ocurran por ella á nuestra oficina, donde verán el plano y obtendrán todos los datos que necesiten para comprender la importancia de estos ferro-carriles.

Debemos manifestar á V. E. que, generalmente las personas que se ocupan de ferro-carriles, estrañan la falta de estudios técnicos de cada una de estas líneas, para poder conocer sus dificultades, su costo y su importancia, antes de resolverse á emplear sus capitales en ellas.

Dios guarde á V. E.

L. Gonzalez.
Cárlos Olivera.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Julio 5 de 1873.

Avisese recibo y publíquese.

PRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 24 de 1873.

Vistas las propuestas hechas para la construccion de las cinco vías férreas, que ordena la ley de 5 de Noviembre del año anterior; con lo espuesto por la Oficina de Ingenieros, y considerando :

Que están fuera de las condiciones fijadas por la ley, las propuestas de don José Telfener, la de los señores J. C. Morey-

ra y compañía, una de las dos de los señores Samuel Haycroft y compañía, y la de don Carlos Martínez de Hoz, referente á la vía de esta ciudad á Mendoza.

Que las mas ventajosas de las propuestas que quedan son las siguientes: las de D. Juan E. Clark para las dos líneas de esta ciudad á la de San Juan y de Mendoza ó San Juan en direccion á San Felipe de los Andes, hasta el límite con Chile, la primera por catorce mil ochocientos pesos fuertes el kilómetro y la segunda por veinte y nueve mil setecientos pesos fuertes; la de don Julio Jardel para la línea de Totoralejos á San Juan, por diez y seis mil quinientos pesos fuertes; la de los señores G. Furnes y compañía, para la línea de Mercedes á Corrientes, por veinte y cinco mil pesos fuertes, y para la de Tucuman á Jujuy la de dicho Martínez, en primer lugar por veinte mil pesos fuertes el kilómetro; la de don V. Mingaud, en segundo por veinte y un mil quinientos pesos fuertes y la de don Eduardo Ville Massot, en tercero, por veinte y tres mil quinientos pesos fuertes.

Que son suficientes las fianzas que ofrece D. Juan E. Clark, en los términos en que el Gobierno las acepta y en que aquel está conforme, así como las que presentan los señores Furness y compañía.

Que don Julio Jardel no ha manifestado en el término que se señaló ni despues, si está dispuesto á dar la fianza que la ley exige como garantía de la ejecucion de las obras.

Que los señores Martínez de Hoz y Mingaud han desistido de sus referidas propuestas para la línea de Tucuman á Jujuy, quedando subsistente solo la del señor Massot, que es la más alta, y eludidos así los fines de la licitacion, sin que además sean suficientes las fianzas que el último ofrece.

El Presidente de la República—

ACUERDA Y DECRETA :

Art. 1º Acéptanse las mencionadas propuestas de don Juan

E. Clark bajo la fianza de don Francisco B. Madero, para la línea de esta ciudad á San Juan, y bajo la de don Mariano C. de Sarratea, del comercio de Valparaiso, segun el poder que ha presentado para la línea de Mendoza ó San Juan al límite con Chile, con la condicion de que en el término de tres meses de firmado el respectivo contrato, dicho señor Clark depositará la cantidad que la ley determina como garantía ó presentará un fiador domiciliado en la República, en lugar del señor Sarratea.

Art. 2^o Acéptase igualmente la propuesta de los señores J. Furness y compañía para la línea de Mercedes á Corrientes con la fianza de los señores Francisco Villanueva y don Simon A. de Santa-Cruz.

Art. 3^o Autorízase al Ministro del Interior para celebrar los respectivos contratos que someterá á la aprobacion del Presidente de la República.

Art. 4^o No há lugar á las propuestas de los señores Jardel y Massot, y en conformidad al artículo 23 de la ley citada, sáquese en oportunidad nuevamente á licitacion la construccion de las líneas de Totoralejos á San Juan y de Tucuman á Jujuy.

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

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

C. TEJEDOR.

LUIS L. DOMINGUEZ.

Contrato para la construccion de los Ferro-Carriles de Buenos Aires á San Juan, y de Mendoza ó San Juan hasta el límite con Chile.

El Ministro del Interior, en representacion del Exmo. Go-

bierno de la República, por una parte, y por otra, D. Juan E. Clark, han celebrado el siguiente contrato :—

Art. 1^o Se concede á don Juan E. Clark el derecho de construir y explotar, en los términos que establece el presente contrato, las dos vías férreas siguientes, de las cinco á que se refiere la ley de 5 de Noviembre de 1872, á saber : la primera, desde esta Ciudad de Buenos Aires hasta la de San Juan, pasando por Rojas ó Junin, Mercedes, San Luis, La Paz, y Mendoza; y la segunda, desde la Ciudad de Mendoza ó de la de San Juan, con direccion á San Felipe de los Andes (Chile), hasta el límite de la República, ya sea por el Paso de los Patos ó por el de Uspallata, segun el que resulte mas económico y practicable de los estudios que se hagan.

2^o Las dos vías espesadas se construirán con la trocha de un metro.

Art. 3^o La Nacion garante al concesionario, en una y otra línea ó vía, por el término de veinte años, el siete por ciento anual sobre el capital de catorce mil ochocientos pesos fuertes por kilómetro, ó mil treinta y seis pesos fuertes de producto líquido tambien por kilómetro, en la primera línea de esta ciudad á San Juan, y en la segunda, sobre el capital de veinte y nueve mil setecientos pesos fuertes por kilómetro, ó dos mil setenta y nueve pesos fuertes de producto líquido tambien por kilómetro.

Art. 4^o La construccion de estas vías se hará por secciones, y la garantía se pagará, segun lo establecido en el artículo anterior, sobre el capital que cada una represente, desde que sean dadas al servicio público.

Art. 5^o Las cantidades que el Poder Ejecutivo pague para el servicio de la garantía, las entregará en fondos públicos, de seis por ciento de renta y uno de amortizacion anual, al precio corriente en Lóndres, ó en dinero efectivo, cuando el Poder Ejecutivo lo estime así conveniente.

Art. 6^o Para los efectos de la garantía se deducirá el cin-

cuenta por ciento del producto bruto en la via de esta ciudad á San Juan, y en la trasandina, el cincuenta y cinco por ciento.

Art. 7^o Cuando el producto liquido de cada línea esceda de siete por ciento, el concesionario entregará á la Nacion el escedente íntegro, en efectivo, ó en fondos públicos de seis por ciento de renta y uno de amortizacion, al precio corriente en Lóndres, hasta reembolzar por completo las cantidades recibidas en razon de la garantía.

Art. 8^o El Poder Ejecutivo durante el término de la garantía, fijará las tarifas en ambas líneas ó vias, ó intervendrá en ellas despues de su vencimiento, cuando el producto esceda de doce por ciento al año.

Art. 9^o En la vía de esta Ciudad á San Juan, las secciones de Mercedes á San Luis, de San Luis á La Paz, de La Paz á Mendoza y de Mendoza á San Juan, serán construidas segun la traza estudiada por D. Angel G. de Elia, de cuyos planos se entregará cópia legalizada al concesionario quien se obliga á pagar al Gobierno, dentro del término de un año de la aprobacion de este contrato por el señor Presidente de la República, la cantidad de treinta mil ochocientos cuarenta y cinco pesos fuertes que el Gobierno ha pagado al señor Elia por los estudios de dicha traza entre Mercedes y San Juan.

Art. 10 El concesionario se obliga á presentar los estudios técnicos de una y otra vía, y á pedir la aprobacion, en el término de doce meses, contados desde la aprobacion de este contrato por el señor Presidente la República, entendiéndose, en cuanto á la línea trasandina, que no se comprenden los meses de Mayo á Octubre inclusive.

El estudio técnico debe comprender la traza de la línea, los perfiles y descripcion de la via permanente; número, estension y carácter de las obras de arte; composicion y estension de las estaciones, depósitos, talleres y accesorios corres-

pondientes, en términos generales, pero suficientes para determinar la importancia de las obras.

Art. 11 Queda obligado igualmente á emprender los trabajos de la primera línea dentro de seis meses y los de la segunda dentro de doce meses contados desde la aprobacion de los estudios y planos por el Gobierno.

Art. 12. El Poder Ejecutivo asociará un Ingeniero Nacional á los Ingenieros encargados de practicar el estudio y traza de cada vía, y fijará la traza definitiva en caso de disconformidad á este respecto entre el Ingeniero Nacional y los Ingenieros del concesionario.

Art. 13 Las dos líneas deberán estar concluidas completamente cinco años despues de empezados los trabajos de construccion, obligándose el concesionario á pagar una multa de veinte y cinco mil pesos fuertes, por cada mes de retardo, y el Gobierno á satisfacerle una prima de diez mil pesos fuertes por cada mes de anticipacion—Es entendido que la multa y el premio se aplican á cada una de las líneas separadamente, y que para los efectos de este artículo se comprende en el término de los cinco años, para la línea trasandina, todos los meses del año.

Art. 14 El domicilio legal del concesionario para los efectos de este contrato, y en su caso el de las sociedades ó compañías que se formen, será en la República, en donde se harán efectivos los dividendos de las acciones que en ella se suscriban.

Art. 15 Los capitales suscritos para estos ferro-carriles serán libres de toda contribucion ó impuesto nacional ó provincial, por el término de veinte años.

Art. 16 El peso de los rieles será por lo menos de veinte kilogramos.

Art. 17 La dotacion del tren rodante para la línea entera de Buenos Aires á San Juan en la época de su entrega al servicio, será como sigue :

Cincuenta locomotoras.

Ochenta y cinco coches de pasajeros de las diferentes clases.

Treinta y seis carros para encomiendas.

Quinientos carros cerrados para mercancías.

Doscientos carros para ganado vacuno y caballar.

Y doscientos sesenta para minerales y materiales pesados.

Si al principio, el trecho abierto al servicio público no alcanzase al largo de cincuenta kilómetros, la dotacion será en proporcion tres veces mayor de la indicada ; si pasara de cincuenta y no alcanzara á cien, será dos veces mayor ; si pasara de cien y no alcanzara á ciento cincuenta, será una vez y media mayor.

Para la línea andina, el tren rodante se determinará despues del estudio, cuando se conozca el largo de la vía y sus condiciones especiales.

La capacidad, el poder y las calidades esenciales de estos vehículos se determinarán al tiempo de confeccionar y aprobar los planos.

Art. 18 El Poder Ejecutivo tendrá facultad de inspeccionar por sus ingenieros las vías férreas, tanto en construccion, como en ejercicio, y si el concesionario ó las compañías que se formaren, no se sujetaren en ella á las estipulaciones convenidas, ó los materiales fuesen de mala calidad, las estaciones y depósitos sin capacidad bastante ó el tren rodante insuficiente para las necesidades del tráfico, compelerá á la empresa á suplir las deficiencias suspendiendo el pago de la garantía hasta que lo haga.

Art. 19 El concesionario ó las compañías que se formaren para la construccion ó explotacion de dichos ferro-carriles, quedan sujetos á la ley reglamentaria de ferro-carriles de 18 de Setiembre de 1872, y á las modificaciones que pudieran dictarse despues sobre ferro-carriles garantidos por el Gobierno

Nacional, con tal que estas últimas no empeoren ó agraven las obligaciones del concesionario.

Ar. 20 El concesionario se obliga á conducir gratis todas las balijas de la correspondencia pública, ó hacer una rebaja de un cincuenta por ciento sobre el precio de tarifa para los pasajes de empleados y tropa que viajen en servicio de la Nación, y de un veinticinco por ciento en los fletes por la carga que á ella pertenezca ó que deba conducirse por su cuenta.

Art. 21 El Gobierno Nacional hará al concesionario la rebaja del setenta por ciento del precio de las tarifas en el ferrocarril de Villa María á Mercedes, para la conduccion de los materiales necesarios á la construccion de los ferro carriles que deben hacer.

Art. 22 Los materiales destinados á la construccion de estos, serán libres de derecho de importacion.

Art. 23 Los terrenos que los Gobiernos de Provincia hayan cedido ó cedan para la vía y estaciones de dichos ferrocarriles, segun el artículo 24 de la ley de 5 de Noviembre de 1872, serán cedidos por el Gobierno Nacional, al concesionario, debiendo aquel, en caso de no obtener dicha cesion, espropiar los terrenos por cuenta del concesionario.

Art. 24 Si este no presentase los estudios ó no diese principio á los trabajos en los términos antes espresados, salvo el caso de fuerza mayor debidamente comprobado, sin perjuicio de declararse caduca la concesion por el Poder Ejecutivo, pagará la multa de cien mil ps. fts por cada linea.

Art. 25 Don Francisco B. Madero, que firmará este contrato, se constituye fiador del concesionario, en lo que se refiere á la linea de Buenos Aires á San Juan, y D. Mariano E. de Sarratea, en cuanto á la linea trasandina, debiendo el concesionario en virtud del poder de dicho Sr. Sarratea, que tiene presentado, otorgar la correspondiente escritura pública y quedando obligado segun el decreto de 24 del mes de Noviembre por el [que se aceptaron sus propuestas, á depositar en el

término de tres meses de esta fecha la cantidad de cien mil pesos fuertes ó presentar otro fiador, á satisfaccion del Gobierno, domiciliado en la República, en lugar del señor Saratea.

Art. 26 El depósito de que habla el art. anterior, será devuelto, ó las fianzas levantadas, cuando el concesionario haya introducido ó empleado un valor igual en materiales para cada una de las líneas ó vías espresadas.

Art. 27 Durante la construccion de estas, los empleados y trabajadores de la empresa, serán esceptuados del servicio militar.

Art. 28 No podrá hacerse transferencia del todo ó parte de este contrato, sin la aprobacion del Gobierno.

ULADISLAO FRIAS.

Juan E. Clark—Francisco B. Madero.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 26 de 1874.

Apruébase en todas sus partes el contrato que precede, celebrado por el Ministro del Interior y D. Juan E. Clark para la construccion y explotacion de las dos vias férreas á que él se refiere.

Pase á la Escribania General de Gobierno para ser reducido á escritura pública, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 25 de 1874.

En virtud de lo que resulta de este expediente y con lo espuesto verbalmente por el Gefe de la Oficina de Ingenieros despues de su anterior informe : nómbrase al Ingeniero Nacional D. Carlos Malmen para que, asociado á los Ingenieros de D. Juan M. Clark, asista á los estudios del ferro-carril de la cordillera por el paso de Uspallata, y á D. Agustin Limoges á los que se practiquen por el Paso de los Patos, con arreglo á las instrucciones que le comunicará la Oficina de Ingenieros, las cuales se pondrán tambien en conocimiento del concesionario de dicho ferro-carril.

Asignase al Sr. Limoges, el sueldo mensual de doscientos pesos fuertes debiendo abonársele el viático lo mismo que á los Ingenieros nacionales, cuyos gastos se imputarán á la ley de 5 de Noviembre de 1873.

Devuélvase á la Oficina de Ingenieros las instrucciones que ha acompañado, comuníquese á quienes corresponde, publíquese é dése al R. N.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Ferro-carril de Corrientes a Mercedes

El Ministro del Interior, en representacion del Gobierno de la República, por una parte, y por la otra los señores Furness y Ca., formada de los señores D. Guillermo Furness y D. José M. Maldonado, de *mancomun et in solidum*, han celebrado el siguiente:

CONTRATO.

Art. ° Se concede á los señores G. Furness y Ca. el derecho de construir y esplotar en los términos que establece el presente contrato, una via férrea entre el pueblo de Mercedes y la ciudad de Corrientes, pasando por los pueblos “San Roque” y “Saladas”.

2. ° La via espresada se construirá con la trocha de un metro.

3. ° La Nacion garante á los concesionarios el interés de 7 por 010 anual sobre el capital de 25,000 pfts. por kilómetro, por el término de 20 años.

4. ° Para los efectos de la garantía se deducirá el 50 p. 010 del producto de la línea.

5. ° La construccion de dicha via, se hará por secciones y la garantía se pagará segun lo establecido en el artículo 3. °, sobre el capital que cada una represente desde que sean dadas al servicio público.

6. ° Las cantidades que el P. E. pague para el servicio de la garantía, las entregará en fondos públicos del 6 p. 8 de renta y 1 de amortizacion anual, al precio corriente en Lón-dres ó en dinero efectivo, cuando el P. E. lo estime así conveniente.

7. ° Cuando el producto líquido de la línea esceda del 7 por 010 calculado del modo indicado en el art. 4. °, los concesionarios entregarán á la Nacion el escedente integro, en efectivo ó en fondos públicos del 6 por 010 de renta y 1 de amortizacion, al precio corriente en Lón-dres, hasta reembol-

zar por completo las cantidades recibidas en razon de la garantía.

8.º El P. E. durante el término de la garantía, fijará las tarifas é intervendrá en ellas despues de su vencimiento cuando el producto esceda del 12 por 0j0 anual.

9.º El domicilio legal de los concesionarios: para los efectos de este contrato, y en su caso el de las compañías que se formen será en la República, en donde se harán efectivos los dividendos de las acciones que en ella se suscriban.

10.º Los capitales suscritos para la línea férrea espresada serán libres de toda contribucion ó impuesto nacional ó provincial, por el término de veinte años.

11.º Los concesionarios se obligan á presentar los estudios técnicos de la traza y pedir su aprobacion en el término de doce meses, contados desde la aprobacion de este contrato por el Presidente de la República

El estudio técnico debe comprender: la traza de la línea, los perfiles, descripcion de la vía permanente, número, estension y carácter de las obras de arte, composicion y estension, de las estaciones, depósitos, talleres y accesorios correspondientes, en término generales pero suficientes para determinar la importancia de dichas obras.

12.º Los concesionarios quedan obligados igualmente á empezar los trabajos, dentro de los seis meses siguientes á la aprobacion de los estudios y planos por el Gobierno.

13.º El P. E. asociará un ingeniero nacional encargado de practicar el estudio y trazo de la vía y fijará la traza definitiva en caso de disconformidad á este respecto entre el ingeniero nacional y los ingenieros de los concesionarios.

14.º Estos se obligan tambien á terminar completamente la vía férrea cinco años despues de empezados los trabajos de construccion, bajo una multa de veinte y cinco mil pesos fuertes por cada mes de retardo, y con opcion á diez mil pesos

fuerzas por cada mes que anticipen el cumplimiento de esta obligacion.

15. ° El peso de los rieles será por lo menos de 20 kilogramos por metro corrido.

16. ° La dotacion del tren rodante para la linea entera, será por lo menos de:

12 Locomotoras.

20 Coches de pasajeros de las dos clases,

40 Wagones de encomiendas.

140 Wagones cerrados para mercaderías.

60 Wagones especiales para el transporte de animales vacunos y caballares, para leña, minerales, etc.

Si al principio, el trecho abierto al servicio público alcanzase al largo de 40 kilómetros, la dotacion será en proporcion $2\frac{1}{2}$ veces mayor de la indicada, y si pasare de 50, sin llegar á 100, será una vez y media mayor.

La capacidad, el poder y las calidades esenciales de estos vehiculos, se determinarán al tiempo de confeccionar y aprobar los planos.

Art. 17. ° El P. E. tendrá facultad de inspeccionar por sus ingenieros la via férrea, materia de este contrato, tanto en construccion como en ejercicio, y si los concesionarios ó las compañías que se formen no se sujetasen en ella á las estipulaciones convenidas, ó los materiales fuesen de mala calidad, las estaciones y depósitos sin capacidad bastante, ó el tren rodante insuficiente para las necesidades del tráfico, compelerá á la Empresa á suplir las deficiencias, suspendiendo el pago de la garantia, hasta que lo haga.

18. ° Los concesionarios y en su caso, las compañías que se formen, quedan sujetas á la ley de Ferro-Carriles de 18 de Setiembre de 1872 y á las demas que despues se dictaren sobre ferro-carriles garantidos por el Gobierno Nacional, con tal que estas últimas no agraven ó empeoren las obligaciones que por este contrato tienen los concesionarios.

19. ° Los concesionarios se obligan á hacer la rebaja de un 25 por 0/0 en los fletes de la carga que pertenezca á la Nacion, ó que se conduzca por cuenta de ella.

20. ° Los materiales destinados á la construccion de la via, son libres de derechos de importacion.

21. ° Los terrenos que el Gobierno de la Provincia de Corrientes haya cedido ó ceda para la via y estaciones de esta linea, segun el art. 24 de la ley de 5 de Noviembre de 1872, serán cedidos por el Gobierno Nacional á los concesionarios, debiendo aquel, en caso de no obtener la cesion, espropiar dichos terrenos por cuenta de los concesionarios.

22. ° En caso de que estos no presenten los estudios, ó no dén principio á los trabajos, en los términos antes espresados, salvo fuerza mayor debidamente comprobada, sin perjuicio de declararse caduca la concesion por el P. E., pagarán una multa de *cien mil pesos fuertes*.

23. ° Los señores D. Francisco Villanueva y D. Simon A de Santa Cruz, que firman este contrato, se constituyen de mancomun et in sólidum, fiadores de los concesionarios y garanten el cumplimiento de las obligaciones que aquellos contraen por el presente contrato. Esta fianza se levantará cuando los concesionarios hayan introducido ó empleado en materiales: *cien mil pesos fuertes* para la via.

24. ° Los concesionarios no podrán hacer trasferecia de este contrato, sin la aprobacion del Gobierno.

25. ° Durante la concesion de la via, los empleados y trabajadores de la empresa ó de los concesionarios, serán exeptuados del servicio militar.

Buenos Aires, Febrero 4 de 1874.

ULADISLAO FRIAS—*Guillermo Furness y Ca.*—
Guillermo Furness—*José M. Maldonado*—
Simon A. de Santa Cruz—*Francisco Villa-*
nueva.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 6 de 1874.

Apruébase en todas sus partes el contrato que precede, celebrado por el Ministro del Interior y los Sres. Furness y Ca., para la construcción y explotación de la vía férrea de Mercedes (Provincia de Corrientes) á la ciudad de este nombre. Pase á la Escribanía General de Gobierno, para ser reducido á escritura pública, publíquese é insértese en el R. N.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 23 de 1874.

Nómbrese Ingeniero Inspector para la vía férrea á construirse, de Mercedes á Corrientes, á D. L. Brochet de Roches con el sueldo de *doscientos pesos fuertes* y los gastos de viaje, imputándose á la ley de 5 de noviembre de 1872, á la que la Contaduría abrirá la cuenta correspondiente.

Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Ferrocarril de Tucuman á Jujuy

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 3 de 1874.

No habiéndose aceptado las propuestas que se hicieron para la construcción del Ferrocarril de Tucuman á Jujuy, en cumplimiento del artículo 23 de la ley de 5 de Noviembre de 1872.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Sácase nuevamente á licitación la construcción y explotación del Ferrocarril de Tucuman á Jujuy á que se refiere el inciso 4^o del artículo 2^o de la ley citada, bajo las bases y condiciones establecidas por la misma ley.

Art. 2^o Las propuestas se presentarán en el Ministerio del Interior en pliegos cerrados hasta las doce del día 3 de Agosto próximo, en que se abrirán á presencia de los interesados que quieran concurrir: debiendo los proponentes espresar sus domicilios y se depositarán los *cien mil pesos fuertes* á que se refiere el inciso 3^o del artículo 12 de la misma ley, ó darán fianza por esa suma, y en este último caso, cual es; bien entendido que no se tomarán en consideración las propuestas que carezcan de estos requisitos y que por el hecho de presentarlas no se adquiere derecho alguno.

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

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Ferrocarril de Totoralejos á San Juan

Buenos Aires, Abril 14 de 1874.

No habiéndose hecho lugar á las propuestas que se presentaron para la construccion del Ferrocarril de Totoralejos á San Juan, á que se refiere el inciso 3^o del artículo 2^o de la ley de 5 de Noviembre de 1872; en conformidad á lo dispuesto por el artículo 23 de la misma y del 4.^o del decreto de 24 de Noviembre del año anterior.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1^o Sácase nuevamente á licitacion la construccion y explotacion del espresado ferrocarril de Totoralejos á San Juan, bajo las bases y condiciones establecidas por la ley citada.

Art. 2^o Las propuestas se presentarán en el Ministerio del Interior en pliegos cerrados hasta las 12 doce del dia 23 de Octubre próximo, en que se abrirán á presencia de los interesados que quieran concurrir, debiendo los proponentes espresar sus domicilios y si depositarán los cien mil pesos fuertes de que habla el inciso 3^o del artículo 12 de dicha ley, ó darán fianza por esa suma y en este último caso, cual es, bien entendido que no se tomarán en consideracion las propuestas que carezcan de estos requisitos y que por el hecho de presentarlas no se adquiere derecho alguno.

Art. 3^o Comuníquese, etc.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

TIERRAS PARA FERRO-CARRILES GARANTIDOS

Salta, Mayo 8 de 1873.

Al Exmo. señor Ministro de Estado en el Departamento del Interior.

En virtud de su respetable nota fecha 24 de Enero del corriente año en que solicitaba de este Gobierno la cesion gratuita de los terrenos necesarios para la vía y estacion de la línea férrea que debe construirse atravesando esta Provincia, y no teniendo autorizacion competente para ello, dispuse nombrar un comisionado para que recabase de los propietarios de tierras por donde debia pasar aquella, la cesion que deseaba.

Hoy tengo el placer de comunicar á V. E. que el comisionado ha dado cuenta de estar cedidos gratuitamente en toda la Provincia y escriturados los terrenos precisos para la vía y estacion de la mencionada línea, por todo lo cual creo que la empresa contratante debe recompensar al encargado por el celo y actividad que ha desplegado en este asunto.

Reitero al Sr. Ministro las seguridades de mi distinguida consideracion.

Dios guarde á V. E.

DELFIN LEGUIZAMON.

Lisandro Astigueta,

O. M.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Junio 5 de 1873.

Avítese recibo, dándose las gracias en nombre del Gobierno y previniéndole que debe remitir á este Ministerio las escrituras respectivas para los efectos legales, y publíquese.

FRIAS.

La Sala de Representantes de la Provincia sanciona con fuerza de—

LEY.

Art. 1.º Concédese gratis los terrenos públicos necesarios para la traza y estaciones de Ferro-carriles de la Provincia.

Art. 2.º El Poder Ejecutivo procurará igual cesion de los terrenos de propiedad particular, para el mismo objeto.

Art. 3.º Señálase el término de un mes desde la publicacion de esta ley, para que los que se consideren con derecho en los terrenos por donde deban pasar y estén trazadas las líneas de ferro carriles, presenten sus títulos de propiedad ante el Poder Ejecutivo de la Provincia, considerándose de propiedad pública aquellos terrenos de que no se hubiesen presentado los títulos, en el término fijado por esta ley.

Art. 4.º En cuanto á los terrenos por donde aún no estén trazadas las líneas, el término de que habla el artículo anterior, comenzará á correr despues de hecha la delineacion.

Art. 5.º Comuníquese al Poder Ejecutivo y archívese.

Sala de Sesiones, Catamarca, Marzo 8 de 1873.

CARDOSO.

Fidel Barrionuevo.
Secretario.

Departamento de Gobierno.

Catamarca, Junio 3 de 1873.

Cumplase la precedente honorable sancion, comuniquese á quienes corresponda, publíquese é insértese en el Registro Oficial.

NAVARRO.

, FIDEL CASTRO.

Es conforme.

Onofre J. Rodriguez.

— — —

Catamarca, Junio 23 de 1873.

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

Tengo el honor de dirijirme á V. E., remitiéndole en cópia legalizada la ley sancionada por la Legislatura de esta Provincia, por la que se cede el terreno necesario de los que pertenecen al Fisco, para la explotacion de las vias férreas proyectadas en esta Provincia.

No queriendo que, por causa de la demora en obtener las demas concesiones que este Gobierno presumia harian los particulares, se retarde el despacho de las disposiciones que corresponden al Gobierno de que V. E. forma parte, remito á su conocimiento la mencionada ley, y espero en breves dias informar al Exmo. Gobierno de la Nacion, sobre las demas concesiones.

Aprovecho esta nueva ocasion para ofrecer á V. E. mi distinguida consideracion y aprecio.

Dios guarde á V. E.

OCTAVIANO NAVARRO.

FIDEL CASTRO.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Julio 8 de 1873.

Avíseme recibo, publíquese é insértese con la ley de su referencia en el «Registro Nacional.»

FRIAS.

El Gobierno de—

Catamarca, Agosto 6 de 1873.

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

En virtud del ofrecimiento que hizo este Gobierno al Exmo. de la Nacion en nota de 10 de Febrero del presente año, elevo en copia legalizada el acta de cesion que los propietarios del Departamento de «Capayan» han suscrito, dando por ella todo el terreno necesario para la traza y estaciones del Ferrocarril que se proyecta construir por el territorio de esta Provincia.

Me anticipo á anunciar á V. E., que igual cesion harán los vecinos del Departamento de Ancasti, de donde aún no se

han recibido los documentos correspondientes en la forma que se ha solicitado.

Con tal motivo, reitero á V. E. las seguridades de mi mas alta consideracion y aprecio.

Dios guarde á V. E.

OCTAVIANO NAVARRO.

FIDEL CASTRO.

Departamento del Interior,

Buenos Aires, Agosto 26 de 1873.

Avisese recibo dándose las gracias, publíquese é insértese con el acta de su referencia en el Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

En esta seccion Departamental de «Capayan», á los veinte dias del mes de Marzo de mil ochocientos setenta y tres: reunidos los suscriptos vecinos de este Departamento, ante el Juez Partidario, quien nos hizo presente que estaba comisionado por S. E. el Sr. Gobernador de la Provincia para pedir grátis la cesion de los terrenos bastantes ó necesarios para la traza y estaciones de Ferro-carriles que deben cruzar por nuestra pertenencia, y convencidos del gran porvenir que esta empresa nos ofrece,—decimos que cedemos ó donamos en favor de la empresa del Ferro-carril, todo el terreno necesario que por derecho nos pertenece, para la traza y estaciones de esta vía. En fé de todo lo contenido en esta acta, la firmamos todos los interesados, juntamente con el Sr. Juez Partidario y testigos, dándole toda fuerza de

instrumento público y documento efectivo.—Abelardo Villafañe, Juan Pablo Córdoba, José M. Navarro, Cruz Barros, Mateo Navarro, A ruego de D. Pedro Barros y Da. Dominga Barros—Hermerejildo Diaz, Por mi y mi hermano—Manuel J. Octaviano Navarro. A ruego de D. Gregorio Muñoz y de D. Juan M. Barros, Rosa E. Ferrera, Presbítero Leon Zenteno, Sebastian Barros.—A ruego de D. José María Alvarez, José A. Sosa, Mariano Barros.—A ruego de D. Fernando Cano, Ramon Cano, Mardonio Navarro J. P.—Testigo, Eliseo Cano—Testigo, Rosa L. Leiva.—Reunido que fué este vecindario y leida el acta de cesion de terrenos para la traza y estacion del Ferro-carril, y teniendo en consideracion que el empresario de dicha obra, tendrá que ocupar toda la madera que encuentre en la línea y sus inmediaciones, y siéndonos gravemente perjudicial deshacernos de esto, hemos acordado los suscriptos ceder solamente el terreno necesario para la línea y estaciones. En fé de esto, lo firmamos todos los interesados con la misma fecha en este lugar de Chumbicha.—Salomé Rodriguez, Manuel A. Gomez, Juan P. Villafañe, José M. Villafañe, José G. Herrera.—A ruego de mi padre D. Gregorio Herrera, por no poder firmar—Gregorio Herrera, Abdénago Herrera, Ramon Gil Cuentas.—A ruego de mi madre, Andrés Herrera.—A ruego de Da. Ercilia Alicudrés, por no saber firmar, Hermógenes Herrera.—A ruego de D. Casto Maria Córdoba, por no poder firmar, Salomé Rodriguez, Miguel Astudillo.—A ruego de D. Ceferino Avellaneda y de D. Nicolás Villafañe, por no saberlo hacer, Miguel Astudillo, Ruben Machado, Melchora Herrera.—Por ante mi y testigos, Mardonio Navarro, Juez Partidario. Testigo, Eliseo Cano.—Testigo, Rosa L. Leyva.
Es cópia fiel del original.

Mardonio Navarro.

Es conforme.

Onofre J. Rodriguez.
Oficial A. °

Gobierno de—

San Luis, Julio 21 de 1873.

Al Exmo. Sr. Ministro en el Departamento del Interior de la Nacion.

En virtud de lo solicitado por el Exmo. Gobierno Nacional en nota de V. E., fecha 24 de Enero del presente año, tengo el honor de adjuntar á la presente, copia debidamente legalizada del decreto espedido por la Honorable Cámara Legislativa de la Provincia, autorizando al P. E. para que haga cesion gratuita del terreno de propiedad fiscal para la vía férrea y estaciones de una de las cinco líneas que deben cruzar por esta Provincia, como asi mismo para que pueda espropiar con el mismo objeto, por cuenta de la empresa, los terrenos de propiedad particular por donde debe pasar la misma línea férrea.

Con tal motivo, reitero á V. E. mi mas distinguida consideracion y aprecio.

Dios guarde á V. E.

JUAN A. ORTIZ ESTRADA.

LINDOR L. QUIROGA.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Agosto 5 de 1873.

Avísese recibo, dándose las gracias, publíquese é insértese con la ley de su referencia en el «Boletín Oficial.»

FRIAS.

La Honorable Cámara Legislativa de la Provincia, en uso de las facultades que inviste—

DECRETA:

Art. 1.º Autorízase al P. E. para que haga cesion gratuita del terreno de propiedad fiscal, para la vía férrea y estaciones de una de las cinco líneas que, según la ley del Soberano Congreso de la Nación, de 5 de Noviembre de 1872, deben cruzar por esta Provincia.

Art. 2.º Autorízasele igualmente, para que pueda espropiar con el mismo objeto, los terrenos de propiedad particular por donde debe pasar la misma línea férrea, con prévia indemnización por la empresa del valor de dichos terrenos.

Art. 3.º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de Sesiones de San Luis, Julio 7 de 1873.

MANUEL GUTIERREZ.

Juan B. Lavié.

Secretario.

Es copia—

Juan Sarmiento.

Oficial 1.º

Ministerio de Hacienda.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1873.

Al señor Ministro de Gobierno, Dr. D. Amancio Alcorta.

Tengo el honor de trascribir á V. S. la ley que han sancionado las Honorables Cámaras con fecha 29 del actual.

«*El Senado y Cámara de Representantes, etc.*»

Art. 1.º Autorízase al P. E. para la cesion gratuita del terreno público necesario con destino á la vía y estaciones del ferro-carril, á que se refiere el art. 24 de la Ley Nacional de 5 de Noviembre de 1872.

Art. 2.º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

ALEJO B. GONZALEZ.

B. Artayeta Castej.

Secretario.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1873.

Cúmplase, acúsesse recibo, comuníquese, publíquese y dóse al Registro Oficial.

ACOSTA.

LEOPOLDO BASABILVASO.

Dios guarde á V. S.

LEOPOLDO BASABILVASO.

Es copia—

Félix J. Gonzalez.

Oficial 1.º

Gobierno de—

Buenos Aires, Diciembre 13 de 1873.

Al Exmo. señor Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

En respuesta á la nota de V. E. de 6 del corriente, en la que se sirve solicitar la cesion gratuita del terreno necesario para

via y estaciones de un ferro-carril cuya construccion se ha ordenado por el Honorable Congreso, tengo el honor de adjuntar á V. E. cópia autorizada de la nota del Ministerio de Hacienda, en que se transcribe la ley relativa al asunto que se menciona.
Dios guarde á V. E.

MARIANO ACOSTA.
ANANCIO ALCORTA.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 19 de 1873.

Avisese recibo dándose las gracias, publíquese con dicha ley é insértese en el Registro Nacional.

FRIAS.

Córdoba, Diciembre 23 de 1873.

Al Excmo. Señor Ministro del Interior Dr. D. Uladislao Frias.

En contestacion á la nota de V. E. de fecha 6 del actual, tengo el honor de manifestarle, que á mérito de la nota de V. E. del 24 de abril último, me dirijo á la Honorable Legislatura recomendándole la pronta resolucion sobre la cesion que en ella solicitaba,—del terreno necesario para la via y estaciones de los Ferro-Carriles que atravesasen esta Provincia.

Apesar de esta recomendacion la Honorable Legislatura no ha tomado en consideracion ese asunto, y hoy se hace mas difícil su despacho por hallarse actualmente en receso de sus sesiones.

Sin embargo de esto, trataré nuevamente de instar por la pronta resolución de este asunto, así que la Honorable Legislatura abra sus sesiones.

Con tal motivo, reitero á V. E. las consideraciones de mi distinguido aprecio.

Dios guarde á V. E.

JUAN ANTONIO ALVAREZ.
FERNANDO S. DE ZAVALIA.

Buenos Aires, Diciembre 29 de 1873.

Publiquese.

FRIAS.

Cámara Legislativa de la Provincia.

*La Cámara de Representantes de la Provincia de Corrientes,
sanciona con fuerza de—*

LEY

Art. 1.º Autorízase al Poder Ejecutivo para conceder gratuitamente el terreno necesario para la vía y estaciones, á la Empresa del Ferro-Carril que, por Ley Nacional, debe construirse entre esta Capital y el pueblo de Mercedes, de esta Provincia.

Art. 2.º Queda igualmente autorizado para hacer las espropiaciones necesarias y los gastos que demande el cumplimiento de lo dispuesto por el artículo anterior.

Art. 3.º Comuníquese al P. E.

Sala de Sesiones, Corrientes, Enero 13 de 1874.

Antonio Cabral.
Vice-Presidente 1.º
Manuel Pedevilla.
Secretario.

Corrientes, Enero 15 de 1874.

Téngase por ley de la Provincia, comuníquese, publíquese y dése al Registro Oficial.

GELABERT.

J. BENJAMIN DE LA VEGA.

Es cópia—

Pablo Guastavino.
Oficial Mayor.

Poder Ejecutivo.

Corrientes, Enero 16 de 1874.

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

En contestacion á la nota de V. E. de fecha 6 de Diciembre último, tengo el honor de comunicarle, en cópia autorizada, la ley de esta fecha que autoriza al P. E. de la Provincia para ceder gratuitamente á la Empresa del Ferro-Carril entre esta capital y Mercedes, los terrenos necesarios para la via y estaciones.

Con esta autorizacion solo esperaré el momento oportuno, que será cuando esté hecha la traza y se determinen los terrenos, para dar ejecucion á la ley, en beneficio de la empresa.

Dios guarde á V. E.

MIGUEL V. GELABERT.
J. BENJAMIN DE LA VEGA.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 29 de 1874.

Avisese recibo, dándose las gracias; publíquese é insértese con dicha ley en el Registro Nacional.

FRIAS.

La Honorable Legislatura en uso de sus atribuciones sanciona la siguiente

LEY.

Art. 1.º La Provincia toma á su cargo la espropiacion del terreno necesario para la vía férrea que ha de venir de Tucuman á esta ciudad en un ancho de treinta metros y en toda la estencion que la Provincia tiene desde sus limites con la de "Salta" hasta esta capital.

Art. 2.º Toma tambien á su cargo la espropiacion de una manzana de terreno ó sea una cuadra de ciento cincuenta varas por costado para cada una de las estaciones que sea necesario ó conveniente establecer.

Art. 3.º El P. E. queda autorizado para hacer efectiva esta ley, disponiendo de los fondos del Tesoro para pagar el valor de las espropiaciones, cuando fuese conocido el trazo definitivo de la línea férrea.

Art. 4.º Comuniquese al P. E.

Sala de Sesiones de Jujuy, Enero 30 de 1874.

BUSTAMANTE.

Cosme Arias.

Diputado Secretario.

Poder Ejecutivo.

Jujuy, Enero 30 de 1874.

Cumplase, comuniquese al Exmo. señor Ministro del Interior en contestacion á su nota, publíquese é insértese en el R. Oficial.

S. DE BUSTAMANTE.

PEDRO DE T. PINTO.

Es copia.

Celestino Gonzalez.

Jujuy, Enero 31 de 1874.

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

Tengo el honor de contestar la nota de V. E. de fecha 6 Diciembre del año ppdo., pidiendo á este Gobierno active el pedido que V. E. le hizo en 24 de Enero del mismo año sobre la cesion de terrenos para la via y estaciones del Ferro-Carril que debe construirse hasta esta ciudad, por encontrarse el Gobierno Nacional ocupado en celebrar los contratos respectivos.

Conforme con el ofrecimiento que manifesté á V. E. en mi nota de 18 de setiembre, sometí el asunto á la Honorable Legislatura de la Provincia único poder que podia conceder la cesion solicitada.

Por esta razon y esperando la resolucion del Cuerpo Legislativo, no he podido contestar antes á V. E.

Hoy tengo la satisfaccion de incluir á V. E., en cópia debidamente legalizada, la ley que se ha sancionado el dia de ayer, facultando al ejecutivo para espropiar en la Provincia una vez conocida la traza definitiva de la linea, los terrenos que sean necesarios para la via férrea y estaciones del ferro-carril antes mencionado, con lo que tengo el honor de dejar satisfecha favorablemente la indicacion hecha por V. E. en la nota que dejo contestada.

Dios guarde á V. E.

TEOFILO S. DE BUSTAMANTE.

PEDRO DE T. PINTO.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Marzo 9 de 1874.

Avísese recibo dándose las gracias, publíquese é insértese con la ley acompañada en el R. N.

FRIAS.

FERRO-CARRIL TRASANDINO POR EL PASO DE SAN FRANCISCO

Buenos Aires, Noviembre 18 de 1873,

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Señor Ministro :

El que suscribe, concesionario del proyecto del ferro-carril trasandino por la via de "San Francisco" tiene el honor de dirigirse respetuosamente á V. E. con motivo de asuntos que conciernen al cumplimiento de la ley que autoriza al Poder Ejecutivo Nacional para contratar la construccion y explotacion de aquella via férrea.

A parte de que las multiplicadas atenciones que por ahora absorven el tiempo á V. E. no le han permitido aún ocuparse de tan importante asunto, hay todavía una circunstancia que espero estimará en justicia V. E. para acceder á la solicitud que vengo á esponer.

El Directorio de los ferro-carriles de Copiapó se ocupa con toda actividad de tomar las disposiciones convenientes para dar inmediato cumplimiento á las obligaciones que impone la referida ley y al efecto ha convocado desde hace ya mas de dos meses, con fecha 4 de Setiembre, á una junta jeneral de accionistas

de la empresa, muchos de los cuales, teniendo su residencia en Inglaterra, necesitan del tiempo bastante para comparecer por sí ó por apoderado.

Además, mi presencia en Chile, se hace necesaria para la deliberacion de tantos incidentes y disposiciones como ocurren en materias de esta trascendencia cuando se quiere llegar á la realizacion de los proyectos y se procede con la seriedad y por los medios y con los recursos de que se hace uso en este caso. Me es indispensable entónces ir á recibir instrucciones definitivas y volver facultado con la autorizacion y medios bastantes para satisfacer todas las obligaciones que la ley impone y las que estimare conveniente exigir V. E. á la formacion del contrato.

Estimo bastante para estas diligencias un plazo de seis meses contados desde la fecha, al cabo de cuyo tiempo y sin perjuicio de anticiparlo cuanto fuere posible, comparecerá el que suscribe ante V. E. al objeto de proceder á la formacion del contrato para la construccion y explotacion del ferro-carril trasantino desde "Punta del Negro" hasta el limite de la República en la cordillera de los Andes.

Esperando que V. E. se dignará recabar del Exmo. Sr. Presidente de la República la autorizacion necesaria para disponer del tiempo hasta la fecha indicada y para el objeto que dejo espuesto, me cabe la satisfacion de ofrecer á V. E. con tal motivo, las consideraciones de mi alta estimacion y respeto.

Dios guarde á V. E.

Francisco J. San Roman.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 26 de 1873.

No habiendo la Ley de la materia fijado plazo para la cele-

bracion del contrato á que se refiere el solicitante; hágasele saber que por parte del Gobierno no hay inconveniente en que se ausente por el término y para el objeto que espresa; publíquese y archívese.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.



FERRO-CARRIL DE CONCORDIA A GUALEGUAYCHU

1873—TESTIMONIO DE CONTRATO CELEBRADO ENTRE EL EXMO. GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE ENTRE-RIOS Y LOS SRES. ARRUFÓ Y COMPAÑIA, SOBRE CONSTRUCCION DE UN FERRO CARRIL DE CONCORDIA A GUALEGUAYCHU.

En la ciudad de la Concepcion del Uruguay, á 28 de Agosto de 1872, por ante mi el escribano y testigos, S. S. el señor Ministro General de Gobierno D. Secundino Zamora, por una parte, y por otra, D. Javier Arrufó, vecino este de la ciudad de Buenos Aires, mayor de edad y casado, de cuyo conocimiento y capacidad legal doy fé, dijeron: Que el primero en representacion del Exmo. Gobierno de la Provincia, en virtud del decreto de veinte y tres del actual, que mas adelante se insertará, y el segundo á nombre de la razon "Javier Arrufó y Ca.," van á formalizar el contrato que se pasa á espresar; para cuyo efecto me pusieron de manifiesto, de que doy fé, acumulados los tres expedientes seguidos; por los Sres. D. Enrique Spangemberg, D. Adolfo Ballas y don Javier Arrufó y Ca., sobre construccion de un Ferro-Carril, que partiendo del Este de la ciudad de Concordia termine en la de Gualeguaychú, pasando por Villa Colon y Concepcion del Uruguay. En cuyos autos el Superior Gobierno oido el parecer del Señor Fiscal

General y previas tramitaciones referentes al mismo asunto, ha dictado el decreto del tenor siguiente: Uruguay, Agosto 23 de 1872. Vista las propuestas presentadas por don Javier Arrufó y Ca., don Enrique L. Spangenberg y D. Adolfo Ballas, para la construccion de un Ferro-Carril por locomotoras á vapor, que, partiendo del punto de arranque del FerrorCarril Argentino del Este, pase por la Villa Colon y la ciudad de la Concepcion del Uruguay, y que tocando en un punto de la costa del Rio Uruguay mas conveniente para puerto, termine en la ciudad de Gualeguaychú, oido el dictámen del Fiscal de Estado, y considerando: 1. ° Que recorriendo las tres propuestas presentadas por una misma linea, con mas ó menos variacion, se hace necesario acordar la concesion á una de las Empresas, puesto que ella sola es bastante para llenar las grandes necesidades que en la misma se espresa, y debiendo acordarse dicha concesion á aquella que ofrezca mayores ventajas para el servicio público, y presente mas sólidas garantias de la ejecucion de las obras, segun lo dispone el artículo 2. ° de la Ley de 11 de Marzo del corriente año: 2. ° Que el precio fijado á la milla á los efectos de la garantia es menor que el establecido en la propuesta de los señores Arrufó y Ca. 3. ° Que aunque la propuesta de los señores Spangenberg ofrezca formar una colonia agricola en cada Departamento que atraviesa la linea, la vaguedad de esta proposicion la coloca en condicion inferior á la que hacen los Sres. Arrufó y Ca. de armar un puerto sobre Rio Uruguay, entre la ciudad de la Concepcion del Uruguay y Gualeguaychú, donde como forzosa consecuencia se formará inmediatamente un gran centro de poblacion. 4. ° Que los señores Ballas y Spangenberg solicitan los terrenos necesarios para la via y estaciones, ya sea de propiedad fiscal ó particular, mientras que los señores Arrufó y Ca., solo solicitan los terrenos fiscales únicos que el Gobierno está autorizado á conceder segun la ley de la materia: 5. ° Que los señores Arrufó y Ca., aceptan y se comprometen

á cumplir las obligaciones impuestas por el contrato, desde el momento que lo firman y en las épocas que en él se determinan, mientras que los señores Spangemberg y Ballas solo se comprometen á firmar dicho contrato condicionalmente. 6.º Que las consideraciones anteriores colocan en condiciones preferentes á la propuesta hecha por los señores Arrufó y Ca., á las presentadas por los señores Spangemberg y Ballas. Por estos fundamentos, el Gobierno resuelve acordar la concesion para la construccion del Ferro-Carril indicado, á los señores Javier Arrufó y Ca., bajo las bases y condiciones siguientes: 1.º Los señores Javier Arrufó y Ca. se obligan á construir en el tiempo y forma que mas abajo se indicará, un Ferro-Carril con locomotoras á vapor, que arrancará de la estacion del Ferro-Carril del Este que se construye en Concordia, pasará por Villa Colon y ciudad de la Concepcion, tocando en un punto de la costa del rio Uruguay mas conveniente para puerto, y que terminará en la ciudad de Gualeguaychú, siguiendo la traza que se determina en el plano adjunto ú otro que se fijase de acuerdo con el Poder Ejecutivo. 2.º Los empresarios se obligan á practicar los estudios científicos que sean necesarios para determinar sobre el Rio Uruguay el punto donde se ha de fundar el nuevo puerto, sometiendo dichos estudios, y la designacion del puerto á la aprobacion del P. E. 3.º Es obligacion de la empresa practicar por su cuenta la traza del camino y someterla á la aprobacion del Gobierno, seis meses antes del plazo determinado para empezar las obras, dentro de cuyo término deberán dar cumplimiento á las obligaciones impuestas por el artículo anterior. 4.º La trocha ó ancho de la vía será igual á la del Ferro-Carril del Este, que se construye en Concordia y Villa de Mercedes. 5.º Es obligacion de la empresa recibir empalmes de otra vía, y de permitir sean cruzadas por ella asi como el tránsito de trenes en las condiciones usuales. 6.º Un año despues de otorgada por el Gobierno Nacional la garantia que solicitarán los proponentes, apoyados

por el Gobierno de la Provincia, ó cuatro años despues de firmado el contrato, se dará principio á los trabajos de la vía, y veinte y cuatro meses despues debe estar terminada y entregarse al tráfico público la primera sesion, y en los treinta y seis meses siguientes quedarán concluidas las demas secciones que componen el camino, salvo caso fortuito ó fuerza mayor bien justificada. 7. ° El camino proyectado se dividirá en seis secciones de veinte y cinco millas inglesas, poco mas ó menos cada una. 8. ° Construida cada seccion, no podrá entregarse al servicio público sin el acuerdo del P. E., quien lo concederá prévio exámen de la vía, por una comision competente y de los informes facultativos que comprueben hallarse concluida en las condiciones que aseguren el buen servicio de la seccion del camino que se trate de explotar. 9. ° Será obligacion de la empresa conducir gratis la correspondencia y cobrar solo la mitad de la tarifa, por la tropa militar, municiones, armamento, vestuarios y víveres que se trasporten por el camino, debiendo siempre conducir la pólvora en trenes especiales. 10. Los Sres. Arrufó y Ca., empresarios del Ferro-Carril cuya concesion se acuerda, establecerán su domicilio legal en esta Provincia, sin perjuicio de que pueda establecerse fuera de ella el Directorio, de acuerdo con lo que dispone el inciso 8. ° del art. 1 de la ley de 11 de Mayo del corriente año. 11. El Ferro-carril no podrá pasar por ninguna calle ni camino público, sinó únicamente por atravesarlos y de manera que no se obstruya el tráfico en ellas. 12. Los señores Arrufó y Ca., cuatro meses despues de firmado el contrato, depositarán en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, la cantidad de diez y seis mil patacones, ó en su defecto, presentarán un fiador á satisfaccion del Gobierno por dicha cantidad, la que pagarán como multa en el caso de no dar principio ó terminacion á las obras dentro de los términos fijados quedando á mas sin efecto esta concesion, en el primer caso. 13. El Gobierno donará á la empresa los terrenos de propiedad pública que

cruzen la via y que á juicio del Poder Ejecutivo fuesen necesarios para el camino y estaciones, en la época de la construcción de la via. 14. La empresa podrá usar de todos las corrientes de agua que haya en el trayecto del camino y que necesite para el servicio de este, pudiendo tambien utilizar las maderas de los boques de propiedad fiscal, para los objetos de construcción del camino, pero no para servirse de ellas como combustibles. 15. Todos las personas empleadas en la construcción del Ferro-Carril, serán esceptuadas del servicio militar en lo que atañe á la Provincia, por todo el tiempo que permanezcan en esa ocupacion. 16. El P. E. solicitará del Gobierno Nacional á favor de la Empresa del Ferro-Carril, la exoneracion de derechos de importacion por los materiales, útiles y efectos destinados á la ejecucion de dichas obras. 17. Los terrenos de propiedad particular que cruzasen el camino, y que fuesen indispensables para la construcción de la via y estaciones del ferro-carril, se declararán expropiables por cuenta de los proponentes, de acuerdo con el artículo 3 de la ley citada. 18. El valor de la milla inglesa, á los efectos de la garantia que los proponentes solicitarán del Gobierno Nacional, no podrá exceder de ocho mil setecientas cincuenta libras esterlinas por milla. 19. Los señores Arrufó y compañía, aceptan y se comprometen á cumplir las obligaciones impuestas por el contrato desde el momento que lo firman, y en las épocas que en dicho contrato se determina. 20. El Gobierno exonera del pago de contribucion ó impuestos provinciales, á las propiedades y demás obras de construcción que se reputen necesarias para la explotacion del Ferro-Carril por el término de treinta años, á contar desde la fecha en que se celebre el contrato. Autorizase al Ministro General, para que en representacion del Gobierno celebre con los señores Javier Arrufó y Compañía el respectivo contrato, con estricta sujecion á las bases y condiciones establecidas en este acuerdo; y á sus efectos, baje este espediente á la Escribania de Gobierno,

donde se archivará, pudiendo dar á los interesados los testimonios que del contrato solicitasen. Repónganse los sellos. ECHAGUE—SECUNDINO ZAMORA —Y los comparecientes continuaron diciendo: Que estando perfectamente de acuerdo en todas y en cada una de las bases prescritas, establecen el presente contrato con sujecion á ellas y á las leyes de la materia, de once de Mayo y ocho de Agosto del corriente año y se obligan respectivamente á su cumplimiento, á no separarse de su contenido ni reclamarlo en todo ó en parte, so pena de no ser oido el que lo intentase sin justa causa bajo las responsabilidades de derecho. A la observancia de todo ello, se comprometen en toda forma legal. En su testimonio y prévia lectura en que se ratificaron, asi lo ortorgan y firman, con los testigos mayores de edad y de mi conocimiento, D. Juan S. Etchegaray y D. Justo Martinez, vecinos de que certifico. Esta escritura sigue inmediatamente á la de venta de campo otorgada el veintidos del corriente por el Superior Gobierno á favor de los señores D. Mateo Carbó é hijos, de f. 648 vta. á 670.— SECUNDINO ZAMORA—*Javier Arrufó y Ca.* Testigo—*Juan S. Etchegaray*—Testigo—*Justo Martinez* Hay un sello—Ante mi—*Práxedes E. Miques*—Escribano de Gobierno.

Es conforme con el original de su referencia que se halla protocolizado en el Registro Gubernativo correspondiente, de contratos, que se encuentra en esta Escribania de Gobierno á mi cargo, de que doy fé, y á que me remito, y en cumplimiento de disposicion superior de esta fecha recaida al pié de la solicitud elevada por los señores Arrufó y Ca. en diez y ocho de Setiembre del corriente año, espido el presente á favor de estos señores, que signo y firmo en la antedicha ciudad de la Concepcion del Uruguay, á cuatro de Octubre de mil ochocientos setenta y tres.—(Hay un signo).

Anselmo F. Nuñez.

Escribano de Gobierno.

Certifico que D. Anselmo F. Nuñez, por quien aparece autorizado el precedente testimonio, es tal Escribano de Gobierno como se titula, y que el signo, firma y rúbrica, son los mismos que usa en todos sus actos.

Concepcion del Uruguay, á ocho de Octubre de mil ochocientos setenta y tres.

Porfirio G. Tenreiro
Escribano de Cámara.

El infrascripto Presidente del Superior Tribunal de Justicia de la Provincia de Entre-Ríos, certifica, que la atestacion que antecede del Escribano del mismo Tribunal, *D. Porfirio G. Tenreiro*, se halla estendido en debida forma.

Concepcion del Uruguay, á 8 de Octubre de 1873.

José L. Churruarin.

Uruguay Octubre 4 de 1873.

El infrascripto Ministro interino del Gobierno de la Provincia certifica: que el Dr. D. José Lino Churruarin por quien aparece legalizada la precedente atestacion es tal Presidente del Superior Tribunal de Justicia como se titula: que se halla actualmente en ejercicio de sus funciones y que la firma y rúbrica suscritas son las mismas que usa en todos sus actos, á que se dá fé y crédito.

Dado en la ciudad de la Concepcion del Uruguay, capital de la Provincia de Entre-Rios, en la fecha ut supra.

J. Auli.

Yo el infrascripto Escribano de Gobierno de la Provincia de Entre-Rios, en cuanto ha lugar por derecho, certifico: Que en

la solicitud elevada en veintitres de Diciembre del año ppdo, al Exmo Gobierno por D. Gustavo Gile, por los señores Arrufó y Ca. concesionarios del ferro-carril de Concordia á Gualaguay-chú, presentando por fiadores á D. Nicolás Repetto y Ca., comerciantes de Buenos Aires, de la suma de diez mil pesos fuertes en garantía del cumplimiento del contrato de la referencia, celebrado en veinte y ocho de Agosto del mismo, recayó en diez y seis de Enero del corriente año la superior resolución, aceptando los espresados fiadores.

En fé de lo cual. cumpliendo con el superior decreto de esta fecha, espido á favor de los referidos concesionarios el presente, que signo y firmo en la ciudad de la Concepcion del Uruguay, capital de la Provincia de Entre-Rios. á veinte de Octubre de mil ochocientos setenta y tres.

Anselmo F. Nuñez
Escribano de Gobierno.

Certifico que D. Anselmo F. Nuñez, por quien aparece autorizado el precedente documento, es tal Escribano de Gobierno como se titula, y que el signo, firma y rúbrica son los mismos que usa en todos sus actos.

Concepcion del Uruguay, á veinte y uno de Octubre de mil ochocientos setenta y tres.

Porfirio G. Tenreiro
Escribano de Cámara.

El infrascripto Presidente del Superior Tribunal de Justicia de la Provincia de Entre-Rios, certifica que la atestacion que antecede del Escribano del mismo Tribunal D. Porfirio G. Tenreiro se haya estendida en debida forma.

Concepcion del Uruguay, á veinte y uno de Octubre de mil ochocientos setenta y tres.

José L. Churruarin.

Buenos Aires, Octubre 28 de 1873.

Exmo. Señor:

Javier Arrufó y Ca., concesionarios del ferro carril de Concordia á Gualeguaychú, á V. E. como mejor procedamos decimos: Que, contratada esta línea con el Gobierno de la Provincia y constituida en forma la fianza que garante el cumplimiento de nuestras obligaciones, como consta por el contrato y certificado auténticos que acompañamos, nos fué acordada la garantía del 7 p^o por ley de 30 de Setiembre, que V. E. se sirvió mandar promulgar con fecha 15 del corriente y se ha promulgado efectivamente, publicándose en el «Boletín Oficial».

Para proporcionarnos el capital en Europa y hacer las negociaciones convenientes á fin de llevar á cabo esa empresa, nos es indispensable presentar en aquellos mercados la constancia oficial de la garantía acordada por dicha ley, y de la obligación que ella impone á la Nación en favor de nuestra empresa.

Ese objeto podría llenarse con la celebracion de un contrato entre el Exmo Gobierno Nacional y nosotros, en los términos de aquella ley, ó bien una cópia auténtica de ella, espedida por la Escribania de Gobierno.

Rogamos pues á V. E., que si cree necesario el contrato, se digne ordenar que se otorgue en la forma correspondiente, ó que si considera bastante la cópia auténtica de la ley, para constatar la obligación de la Nación, se sirva ordenar que ella se espida por el Escribano de Gobierno con cópia de esta peticion y la resolucion de V. E., devolviéndonos junto con esta cópia, el contrato y certificado adjunto; ó bien, que si V. E. crée necesario que estas piezas queden archivadas, así se haga, y se nos espida por el mismo funcionario, testimonio auténtico de todas ellas.

Es gracia y justicia que esperamos de la reconocida ilustra-

cion de V. E., así como de su constante interés por el progreso de la República.

Exmo. señor:

Javier Arrufó y Ca.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 12 de 1874.

Vista la solicitud de los señores Javier Arrufó y Ca. concesionarios del ferro carril de Concordia á Gualeguaychú, en que piden la celebracion de un contrato en los términos de la ley de 15 de Octubre último, que les acuerda la garantia de 7 p. $\frac{3}{4}$ anual, por 20 años, sobre el costo efectivo de esa línea, conforme al contrato de 28 de Agosto de 1872 entre ellos y el Gobierno de la Provincia de Entre-Rios, ó bien se les dé una copia auténtica de dicha ley y de los documentos necesarios para hacer uso de sus derechos; y considerando que en la misma ley y en el referido contrato constan las obligaciones y los derechos que los concesionarios tienen, los cuales han otorgado la fianza á que están obligados segun su contrato con dicho Gobierno, como consta del certificado que han acompañado: declárase ser innecesaria la celebracion del contrato que se proponen, debiendo sugetarse en este asunto á lo que prescriben la ley y el contrato espresado. — Déseles por el Escribano de Gobierno testimonio de dicha ley y de este espediente, y verificado, archívese en este Ministerio.

Comuníquese esta resolucíon á quienes corresponde, publíquese é insértese en el Registro Nacional con el contrato y certificado referido.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

FERRO-CARRIL DE BUENOS AIRES AL ROSARIO

1873.—TESTIMONIO DE ESCRITURA DE CONCESION DEL FERRO-CARRIL AL ROSARIO Á FAVOR DE LOS SEÑORES MARIANO BILLINGHURST Y COMPAÑIA.

En esta ciudad de Buenos Aires, á los siete dias de Diciembre de mil ochocientos setenta y uno.

Estando en el salon del despacho del Sr. Ministro de Hacienda S. E. el Sr. Presidente del Senado de la Provincia, ciudadano D. Victor Martinez, Gobernador *ad hoc* por escusacion en este caso del propietario ciudadano D. Emilio Castro, interpuesta con fecha seis de Octubre del corriente año, dijo: que habiéndose presentado al Superior Gobierno de la Provincia diversas propuestas para la construccion de un ferro-carril desde esta ciudad hasta la del Rosario, en la Provincia de Santa-Fé, no encontrándose autorizado por ley alguna para resolver á su respecto, las elevó á las Honorables Cámaras Legislativas á fin de que, tomándolas en consideracion, diese una sancion definitiva; y las Honorables Cámaras apreciando debidamente la importancia trascendental de esa obra, autorizaron su construccion por una ley cuya fecha y tenor es como sigue:

«El Presidente de la Cámara de Rapresentantes de la Provincia de Buenos Aires, Setiembre dos de mil ochocientos setenta y uno. Al Poder Ejecutivo.

La Cámara que presido, en sesión de ayer, ha tenido á bien sancionar la ley que á continuación transcribo á V. E.

El Senado y Cámara de Representantes, etc.

Art. 1.º Autorízase al P. E. para contratar con una empresa particular y por cuenta de esta, la construcción de un ferrocarril que partiendo de esta ciudad, termine en la ciudad del Rosario de Santa Fé, con arreglo á las siguientes bases:

Primera. La empresa que celebre el contrato establecerá su domicilio legal en esta ciudad.—Segunda.—El P. E. aprobará la traza en la vía, previo los estudios competentes, por cuenta de la empresa.—Tercera.—El ancho de la vía será el mismo de la del ferrocarril del Oeste.—Cuarta.—La vía no será entregada al servicio público sin acuerdo del P. E. que lo prestará previo examen de peritos de su elección.—Quinta.—Se establecerá la relación de recibir empalmes de otras vías, la de permitir sean cruzadas por ellas, así como el tránsito de los trenes en las condiciones usuales.—Sesta.—Senalar el término para el principio y conclusión de los trabajos, bajo la multa que se establezca y que será depositada en el Banco de la Provincia á la orden del P. E.—Séptima.—Conducir gratis la correspondencia de los Gobierno Nacional y Provincial de Buenos Aires y Santa-Fé; la tropa pagará la mitad del precio que se establezca en la tarifa, así como en las municiones, armamentos, vestuarios y viveres, no pudiendo la pólvora ser conducida sino en trenes especiales.—Octava.—Establecerá el derecho de espropiación de la vía á favor de la Provincia, á voluntad de la Legislatura; acordando para este fin la suma de tres mil libras por milla, comprendiéndose en este precio el trenandante, terrenos, estaciones, talleres y demás accesorios, y un veinte por ciento de beneficio, excluyendo del cálculo el valor de los terrenos donados.—Novena.—Establecer una garantía efectiva para las infrac-

ciones del contrato.—Art. 2.º El Poder Ejecutivo podrá hacer en el contrato las concesiones siguientes:—Primera. — Donar los terrenos públicos de la Provincia donde se establezca la vía y los que juzgue necesarios para estaciones, en la sola época de la construcción.—Segunda.—Acordar por subveación hasta quinientas libras esterlinas por milla, abierta al servicio público. Art. 3.º El Poder Ejecutivo solicitará del Gobierno Nacional—Primero—La donación á favor de la empresa de los terrenos de propiedad de la Nación que se ocuparan por la vía ó que se juzgasen necesarios para estaciones.—Segundo.—La concesión á favor de la empresa para introducir libre de derechos los materiales, útiles y efectos destinados al camino Tercero.—El cumplimiento á favor de Provincia de la promesa contenida en la nota del catorce de Febrero de mil ochocientos setenta.—Art. 4.º El P. E. solicitará del Gobierno de Santa Fé.—Primero. — Su acuerdo para el establecimiento de la vía.—Segundo.—La donación del terreno de propiedad pública, donde se establezca la vía y los que fuesen necesarios para estaciones, en la época de la conclusión.—Tercero.—La espropiación de los que fuesen de propiedad particular por cuenta de la empresa, para los mismos fines.—Art. 5.º Se declaran espropiables, por cuenta de la empresa, los terrenos de propiedad particular donde se establezca la vía y los que se juzguen útiles para estaciones.

Artículo 6.º El Poder Ejecutivo establecerá las demás estipulaciones que juzgue útiles para obtener la seguridad de la ejecución del contrato.

Art. 7.º Remítase al Poder Ejecutivo las diferentes propuestas presentadas al Poder Legislativo para la construcción de un Ferro-Carril al Rosario.

Art. 8.º Comuníquese al Poder Ejecutivo—Dios guarde á V. E.—*Alejo B. Gonzales*—*Alberto Muñiz*, Secretario— Setiembre dos de mil ochocientos setenta y uno. Cúmplase,

acútese recibo, comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Oficial—*Castro—Pedro Agote*. «El Gobierno en consecuencia, sujetándose á las prescripciones de esta ley, y encontrando mas ventajoso para los objetos que se proponia el resolver sobre propuestas que al efecto se le presentaran, publicó un aviso de licitacion en los periódicos de esta ciudad, cuyo tenor y fecha literal es tambien como sigue: «Aviso oficial, Secretaria de Hacienda de la Provincia. Habiendo autorizado la Honorable Lejislatura al Poder Ejecutivo para contratar la construccion de un ferro-carril al Rosario, ha resuelto sacar á licitacion la concesion de esta línea desde la fecha hasta el siete del entrante Noviembre á las dos de la tarde.

«Las propuestas se recibirán cerradas por el Sr. Ministro de Hacienda y se abrirán en presencia de este y de los interesados que concurran el dia y hora indicada. Los proponentes se sujetarán á las condiciones establecidas por la ley de Setiembre próximo pasado. Los autores de las propuestas que existen en el Ministerio de Hacienda, pueden retirarlas y presentar otras nuevas ó modificar simplemente las que han presentado antes.

«El Gobierno se reserva en todo caso, aceptar la propuesta que á su juicio consulte mejor los intereses públicos; y ninguna si lo creyese así necesario, de manera que no se adquiere derecho privado por la presentacion de aquellas. En esta Secretaria se darán todos los datos que se desearan obtener sobre esta licitacion. Buenos Aires, Octubre diez y siete de mil ochocientos setenta y uno—*Dardo Rocha*, Oficial Mayor”. Que á consecuencia de este aviso se presentaron varias propuestas cerradas que fueron abiertas y rubricadas por mí el actuario á presencia del señor Ministro de Hacienda y de los interesados presentes al acto, cuyas propuestas eran suscritas por las siguientes firmas: *Jorge H. Green y Ca.*, representado por *D. J. Coghlan, William Elloit, José Tel-*

gener y Alberto Lucerna, F. Lloid y Ca., Mariano Billinghamurst y Ca., Lorenzo M. Torres, Jorge Keen y Ca., Guillermo Lloid con dos propuestas, y Riestra, Elizalde y Lacroze agregándose à esta, otra modificando las presentadas por Lloid y Ca., y presentada con fecha diez del mismo mes para tomarse en consideracion por el Superior Gobierno la que resultase mas ventajosa. Y considerando tal la de los señores Mariano Billinghamurst y Ca., consignada en el siguiente escrito.

«Buenos Aires, Noviembre seis de mil ochocientos setenta y uno—Exelentísimo señor: Mariano Billinghamurst y compañía, ante vuecelencia respetuosamente parecemos y decimos: que habiéndonos impuesto del aviso oficial por el cual el Superior Gobierno llama à propuestas para la construccion de un Ferro-Carril al Rosario bajo las bases que determina la ley de dos de Setiembre próximo pasado; y habiendo hecho estudiar estas debidamente por nuestro ingeniero, ocurrimos à V. E. en solicitud de dicha concesion, elevando al efecto la presente propuesta y plano que demuestran la direccion del camino, declarando à la vez que aceptamos de lleno las espresadas bases, indicando los puntos que por ella se exigen y con algunas ampliaciones que consideramos ventajosas para la realizacion de la obra que V. E. se propone.

Contamos, Exmo señor, con todos los elementos necesarios y estamos de acuerdo con el señor Ingeniero D. Roberto Cronford, actualmente entre nosotros como representante y plèno apoderado de los señores Waring hermanos, de Lóndres, para la ejecucion de esta obra que tanto bien hará à nuestro pais. La empresa que representamos, Exmo señor, además de estar pronta para hacer los estudios competentes de su cuenta, como lo establece la base segunda de la espresada ley, efectuará tambien la obra sin la subvencion que el Superior Gobierno ofrece por la base segunda, tambien del articulo segundo de la espresada ley. El punto de arranque del camino será de

Almagro y adyacente á la línea de nuestro Tramway denominado "Argentino" y el camino del Ferro-carril del Oeste. El camino que construiremos además de los empalmes y cruza- mientos de otras vias como de tránsito de los trenes que re- cibirá en las condiciones usuales; tendrá tambien ramales á los puertos y pueblos adyacentes, como ser Zárate, Baradero, San Pedro y Puerto de Obligado. Obligándonos á construir otros que el Superior Gobierno nos indique. Bajo el mas formal compromiso efectuaremos estos estudios á los *nueve meses fijos* de la fecha en que sea aprobada la presente propuesta á cuyo vencimiento presentaremos los planos demostrando las obras de arte, como viaductos, acueductos y demás á ejecutar y nos comprometemos bajo la multa de veinte mil pesos fuertes que depositaremos en el Banco de la Provincia á la órden del Supe- rior Gobierno á dar principio á los trabajos de construccion á los *noventa dias* despues de la aprobacion de los estudios con presencia de los planos, como tambien á su total terminacion, *treinta y seis meses* despues. Nos comprometemos igualmente á establecer, á satisfaccion de V. E. una garantia hancaria ó efectiva por la cantidad de *cien mil pesos fuertes* que subsistirá á favor de V. E. hasta que los trabajos sean terminados. Por- tanto á V. E. suplicamos que habiéndonos por presentados en el tiempo y forma debida y declarando que aceptamos todas las bases de la ley citada, pedimos á V. E. se digne tomar en con- sideracion nuestra propuesta otorgándonos la concesion que solicitamos por ser gracia etc.

Exmo señor— Por poder de Mariano Billinghamst y compa- ñia Lisandro Rillinghurst—fué llamado su representante D. Lisandro Billinghamst á presencia del Gobierno á efecto de que esclareciese ciertos puntos de su propuesta dando las esplica- ciones que fuesen necesarias, á cuyo llamado compareció dicho señor dando las esplicaciones pedidas y ampliando su pro- puesta en los términos contenidos en la presente acta que corre de fojas ciento seis á ciento ocho, del expediente respec- tivo y cuyo tener literal es como sigue.

«En Buenos Aires: á veinte y dos de Noviembre de mil ochocientos setenta y uno, presentes en el despacho del Sr. Ministro de Hacienda, el Sr. Presidente del Senado, Dr. D. Victor Martinez, en ejercicio de las funciones del Poder Ejecutivo por escusacion en este caso del Sr. Gobernador propietario, los dos Ministros de la Provincia y D. Lisandro Billinghamurst, en representacion de la firma social, Mariano Billinghamurst y Ca., llamado el dicho Sr. Billinghamurst con el objeto de que hiciese algunas aclaraciones sobre varios puntos de su propuesta para la construccion de un camino de fierro entre esta Ciudad y la del Rosario, espuso primero: Que la propuesta que ha presentado, es a nombre de Mariano Billinghamurst y Ca., siendo éstos los únicos responsables ante el Gobierno de las obligaciones que contraen. Segundo: Que el punto de partida del Ferro-carril estará situado dentro del Municipio de la Ciudad y al Sud de la calle de Rivadavia, debiendo la vía férrea cruzar el Tramway Argentino y el Ferro-carril del Oeste en las inmediaciones de Almagro. Tercero: Que los ramales que se construirán seran los espresados en su propuesta y además á San Antonio de Areco, Carmen de Areco, Salta, Rojas, Pergamino y San Nicolás; debiendo aumentarse el término señalado para su construccion en proporcion á la distancia recorrida y con relacion al que designa para construir la linea principal. Cuarto: Que tanto en la linea principal como en los ramales se construirá un telégrafo para el servicio público. Quinto: Que aumentará hasta la suma de *cua-renta mil du-os* el depósito que hará en el Banco de la Provincia, que se impone la Empresa como multa y en garantia de la ejecucion de los estudios y del principio de ejecucion de las obras, debiendo al aprobarse dichos estudios, aumentar el referido depósito hasta *cien mil pesos fuertes*, en garantia de la perfecta ejecucion de las obras, la que subsistirá hasta su total terminacion y recibo de ellas por

el Gobierno. Dicho depósito será hecho á la órden del mismo Gobierno de la Provincia. Sesto: Que la obligacion del Gobierno de la Provincia segun la condicion primera, artículo tercero de la ley de dos de Setiembre último, en cuanto al Exmo. Gobierno Nacional se limita al pedido que aquel hará de lo que en ella se indica, siendo perfecta la obligacion de la empresa aún cuando aquel no pudiera obtenerlo; y que lo mismo deberá entenderse con lo relativo al Gobierno de Santa Fé, segun el artículo cuarto de la citada ley, con escepcion del derecho de espropiacion de los terrenos necesarios para la vía y estaciones por cuenta de la empresa que se considerará como indispensable para esto. Séptimo: Que los materiales que se emplearán en la construccion de la vía permanente, las máquinas y tren rodante serán de lo mejor; los rieles serán de fierro de treinta á treinta y cinco kilógramos por metro corrido, pudiendo ser sustituidos por obras de otros de una resistencia equivalente; y que las máquinas y tren rodante corresponderán en todo tiempo al servicio que exija la vía. Octavo: Que los ramales serán de la misma clase y condicion de la vía principal, y se harán como ésta por la empresa sin subvencion alguna por parte del Gobierno. Noveno: Finalmente que no ocupará las calles y vías públicas con el camino principal y ramales sinó es para cruzarlas. Leida que le fué la presente acta, se ratificó en su contenido firmando todos los presentes á este acto ante mí de que doy fé--*Martínez—P. Agote—Antonio E. Malaver—Lisandro Billinghamurst—Antonio O. Iriarte*, Escribano Mayor de Gobierno»—Dictando el Gobierno en consecuencia de lo manifestado y notificado en esta acta en resolucion del tenor siguiente:—«Buenos Aires, Noviembre veinte y cuatro de mil ochocientos setenta y uno—
« Vistas las diversas propuestas presentadas, en consecuencia del aviso de licitacion fecha diez y seis del próximo

« pasado mes de Octubre, para la construccion de un fer-
« ro-carril que partiendo de esta Ciudad llegue á la del
« Rosario en la Provincia de Santa Fé—Teniendo presente
« lo dispuesto en la ley de dos de Setiembre último que au-
« torizó la concesion de dicho ferro-carril; y consideran-
« do: Primero: Que las propuestas presentadas dentro del
« término señalado en el aviso citado de licitacion han sido
« la de los Señores William Elliot, en representacion de
« Eduin Clarek, Punchard y Ca. de Lóndres, José Telfe-
« ner y Alberto Lucerna, en representacion de una *Sociedad*
« *Anónima*, J. Lloid y Ca., Mariano Billinghamst y Ca.,
« Lorenzo M. Torres y Jorge E. Keen y Ca., Guillermo
« Lloid, J. H. Green y Ca. y Riestra, Elizalde y Lacro-
« ze, cuyas propuestas fueron todas abiertas, en presen-
« cia del Ministro de Hacienda y de los interesados que
« concurren al acto el dia siete del corriente mes de No-
« viembre; agregándose á ellas la nueva propuesta de los
« señores J. Lloid y Ca, presentada en diez del actual en
« la que alteran las condiciones de la anterior, modifican-
« do los términos para hacer los estudios y para cons-
« truir y librar al servicio público la via, las sumas que
« han de depositar en garantia de los compromisos que
« contraiga la empresa, y renunciando finalmente á la sub-
« vencion de quinientas libras esterlinas por milla, que
« pedian por el artículo noveno de su ya citada propues-
« ta anterior; manifestando que esta fué presentada por
« error, y que la única y verdadera es la que con fecha
« diez del corriente, sometieron á la consideracion del
« Gobierno. Segundo: Que de las referidas propuestas es
« la de los señores Billinghamst y Ca., y la segunda de J.
« Lloid y Ca., son las únicas que no piden subvencion
« alguna para la construccion del camino de fierro de que
« se trata y los ramales á que se obligan; pues la de los
« señores William Elloid pide trescientas libras ester-

« linas por cada milla; la de los señores Torres, Keen y
« Ca. cuatrocientas libras, y todas las demas quinientas
« libras esterlinas, tambien por cada milla que se abra al
« servicio. Tercero: Que la circunstancia de no exigir sub-
« vencion alguna los señores Billingham y Ca. y J. Lloid
« y Ca., pone á sus propuestas en condiciones favorables
« sobre todas las demas. Primero: porque importan para
« la Provincia de Buenos Aires la economia de una fuer-
« tísima suma que habria de desembolzar por razon de
« dicha subvencion, aceptando cualquiera de las propues-
« tas que la exigen; segundo: porque las ventajas que
« aquellas propuestas ofrecen al Estado con la renuncia
« de toda subvencion, superan en mucho á la que ofrece
« la de los señores Telfener y Lucerna, que disminuuye
« *para el caso de espropiacion* el valor de la vía y del
« beneficio que la ley acuerda, por cuanto dicho caso de
« espropiacion es problemático en cuanto á su realizacion,
« y sobre todo muy remoto, resultando siempre que la
« disminucion ofrecida se compensaria, con corta diferen-
« cia con los intereses de la suma acordada por subven-
« cion con tal que pasasen algunos años sin que se hicie-
« se uso del derecho de espropiacion. Superan tambien las
« ventajas que ofrece la propuesta de los señores Torres,
« Keen y Ca., y que consiste en la conduccion gratuita de
« la tropa, efectos militares y materiales para las obras que
« se hagan por cuenta del Gobierno de la Provincia en la
« construccion de dos puentes, en la compra de los terre-
« nos fiscales que la vía necesita fuera del *Municipio de*
« *la Ciudad*. en la ocupacion é instruccion en sus talleres
« de cierto número de huérfanos y en la formacion de un
« fondo para asegurar la existencia de los empleados de
« la empresa, porque todo esto reunido y atenta su im-
« portancia no compensa á juicio del Gobierno, la renun-
« cia de la subvencion que hacen las otras dos propuestas

« con que se compara la de que se trata. Dichas dos pro-
« puestas superan á la del Sr. Guillermo Lloid por cuan-
« to es imposible calcular cual puede ser para el Estado
« el provecho que le produzcan las acciones de renta que
« ofrece constituir en su favor sobre el *Puerto de San Pe-*
« *dro*, y sobre el importe de la subvencion, siendo muy
« posible tambien que su importancia no llegue á la renta
« que debiese producir la fuerte suma que se acordase por
« subvencion. Y finalmente las propuestas de los señores
« Billinghamst y Ca. y J. Lloid y Ca. sobrepasan en ven-
« tajas á la de los señores Riestra, Elizalde y Lacroze, en
« cuanto la misma renta que daría la subvencion que pi-
« den, bastará y superará tal vez el valor de los fletes que
« el Gobierno tendría necesidad de abonar al ferro carril
« del Rosario por las personas ó cosas que hiciese trans-
« portar y con el que ofrecen devolver el importe de la
« susodicha subvencion; no debendo tenerse en cuenta el
« contraer obligaciones que han de pesar sobre la Provin-
« cia, la promesa del Exmo. Gobierno Nacional de fecha
« catorce de Febrero de mil ochocientos setenta, por cuan-
« to dicho Excelentísimo Gobierno no ha recibido aún la
« autorizacion legislativa necesaria para el gasto que su
« cumplimiento demandará á la Nacion, y por cuanto pu-
« diera suceder que no la obtuviera al saberse que el
« ferro-carril de que se trata ha podido llevarse á cabo
« sin necesidad de subvencion ni garantia alguna; y ter-
« cero que la misma circunstancia de no exigirse por los
« señores Billinghamst y Ca. y J. Lloid y Ca. subvencion
« alguna, es importantísima para el crédito de la Provin-
« cia y para el desenvolvimiento ulterior de empresas aná-
« logas en toda ella, por cuanto viene á dar una prueba
« práctica é irrecusable del derecho constatado ya de que
« todo ferro-carril en Buenos Aires, cubre con toda facili-
« dad un interes conveniente sobre el capital empleado en

« su construccion y servicio, sin que sea necesario que la
« Administración Pública los auxilie pecuniariamente; re-
« sultando tambien que aún bajo este punto de vista,
« dichas dos propuestas resultan mas ventajosas que todas
« las demás que se han presentado, escluyéndolas por con-
« siguiente de la aceptacion que solo debe prestar el Go-
« bierno á aquella que á su juicio consulte mejor los in-
« tereses públicos. Considerando por otra parte, respecto
« de las dos propuestas de los señores Billinghamst y Ca.,
« y J. Lloid y Ca., que segun lo dicho aparecen mas ven-
« tajosas, primero. Que la de los señores Billinghamst y Ca.,
« fué presentada dentro del término de la licitacion den-
« tro del cual presentaron tambien los señores J. Lloid y
« Ca. la suya en que pedian como subvencion quinientas
« libras esterlinas por milla y ofrecian depositar menor su-
« ma que aquellos en garantía del cumplimiento del con-
« trato que celebrasen; dando por resultado que la pro-
« puesta Billinghamst y Ca. era mas ventajosa que la pre-
« sentada *en tiempo* oportuno de J. Lloid y Ca., segundo.
« Que aún cuando estos señores despues de pasado el tér-
« mino de la licitacion y de abiertas las propuestas, han
« mejorado las condiciones de la que presentaron y se
« ha mencionado, renunciando á toda subvencion, dismi-
« nuendo los términos para la ejecucion de las obras y
« aumentando las sumas que consignaron en garantía de su
« fiel cumplimiento no han modificado la condicion de su
« primer propuesta, de que los empleados del ferro-carril
« habian de quedar exceptuados *en todo tiempo* del servicio
« militar, y saliendo esta condicion de los términos de la
« ley de dos de Setiembre último, y de las facultades del
« Gobierno ds la Provincia, por ella solo no podria acor-
« darse á los señores J. Lloid y Ca., la preferencia sobre
« los Sres. Billinghamst y Ca., que no pretenden dicha condi-
« cion. Tercero: Que segun lo que resulta del acta que pre-

« cede los Sres. Billinghamst y Ca. harán ramales á otros
« pueblos y puntos no espresados en la propuesta Lloid
« y Ca., construirán sobre la línea principal un telégrafo
« que estos señores no mencionan, y que aquellos pon-
« drán al servicio público; y aseguran en fin la realización
« de los estudios y el principio de ejecución de las obras
« con mayor suma en depósito que la ofrecida por los se-
« ñores Lloid y Ca., quedando despues de empezadas las obras,
« suficientemente garantidas sus buenas condiciones y termi-
« nacion con el depósito de cien mil pesos fuertes, y mas
« principalmente con el interés de la Empresa que habia he-
« cho ya los grandes desembolsos que reclaman la práctica de
« los estudios y los materiales que hayan traído para empezar
« la construcción del Ferro-Carril. Cuarto: Que aun cuando
« los señores J. Lloidy Ca., ofrecen hacer en menos tiempo
« que Billinghamst y Ca. los estudios de la vía y la construcción
« de esta misma, esta ventaja no es de gran consideracion,
« atendiendo á que segun los conocimientos que posee el Go-
« bierno, el término que los últimos solicitan no es exesivo
« y responde solamente á la garantía que prudentemente debe
« buscar toda Empresa para no incurrir en pena por infraccio-
« nes que reconoce como única causa inconveniente y pérdidas
« de tiempo irremediabiles en la ejecución de una obra de tan
« grande importancia como la de que se trata estando bien
« garantida su mas pronta terminacion dentro del término
« que se solicita, con el interés de la misma empresa que no
« le permite dilatar sin razon, la total terminacion de las
« obras; privándose así de los provechos que debe precurarle
« el empleo de un fuerte capital invertido en ellas; y quinto.
« Finalmente que aun cuando el Gobierno, segun los términos
« del *aviso de licitacion* publicado y que sirve de base á las
« propuestas presentadas, se reservó en todo caso aceptar la
« que á su juicio consultase mejor los intereses públicos; y
« ninguna si lo creyese así necesario, no adquiriéndose dere-

« cho privado por la presentacion de aquellas, la equidad y
« aun la justicia exigen que en igualdad de circunstancias sea
« preferida la propuesta que fué presentada dentro del *plazo*
« *fijado* en el referido aviso ; sin dar mayor importancia á los
« errores que se alegan en el escrito de los señores J. Lloid y
« Ca., y que en último término solo son imputables á ellos
« mismos ; y resultando segun lo espuesto que la propuesta
« de los señores Mariano Billinghamurst y Ca. es preferible á la
« de los señores Lloid y Ca., y mucho mas á todas las otras
« presentadas. »

El Gobierno resuelve: Primero.—Aceptar la mencionada propuesta de los señores Mariano Billinghamurst y compañía para construir un Ferro-carril, que partiendo de esta ciudad de Buenos Aires termine en la ciudad del Rosario de Santa-Fé, en los términos y condiciones designadas en la ley de esta Provincia de dos de Setiembre del corriente año, en la propuesta presentada por dichos señores y en las esplicaciones que constan del acta que precede.—Segundo:—Que D. Lisandro Billinghamurst, representante, segun lo tiene declarado, de la firma social Mariano Billinghamurst y compañía, exhiba el poder en forma que acredita su personeria, se ratifique por ante el actuario en la propuesta que tiene presentada y que obra en el presente expediente; y proceda á consignar sin demora en el Banco de la Provincia y á la orden del Gobierno, de la misma la suma de cuarenta mil pesos fuertes que se impone como multa para el caso en que sus representantes no practiquen los estudios y den principio á la construccion del camino en los términos señalados en dicha propuesta, debiendo dar cuenta de dicha consignacion acompañando la libreta correspondiente para ordenarse en su vista el depósito de esta en la Tesoreria general y el otorgamiento de la correspondiente escritura en la que se insertarán íntegramente y á la letra, el *aviso oficial* de licitation para la construccion de este Ferro-Cerril, la ley de dos de Setiembre

último que lo autorizó, la propuesta de los señores Billinghamurst y compañía, el acta precedente y esta resolución.—Tercero:—Declarar que los señores Billinghamurst y compañía, pueden retirar del Banco de la Provincia, en la época que lo juzguen conveniente, los intereses de la suma que segun este decreto, deben depositar á la órden del Gobierno, en dicho establecimiento, pues su obligacion solo se estiende hasta mantener la referida suma hasta tanto llegue la oportunidad de ampliarla hasta *cien mil*, segun lo convenido en el acta que precede.—Cuarto:—Baje este espediente á la Escribania Mayor de Gobierno para que notifique á los proponentes esta resolución y á efecto de que D. Lisandro Billinghamurst le dé cumplimiento en lo que le conviene, volviendo en seguida al despacho: publíquese todo este espediente é insértese en el R. O.—MARTINEZ—*P. Agote*—ANTONIO E. MALAVER.

Que á consecuencia de lo ordenado en el segundo punto de la parte dispositiva de esta resolución, D. Lisandro Billinghamurst puso en poder del autorizante la libreta del depósito en el Banco de la Provincia y á la órden del Superior Gobierno, de los cuarenta mil pesos fuertes que debian servir de garantía del cumplimiento del estudio de la via dentro del término acordado y me exhibió el mismo dia dos distintos poderes para acreditar su personeria, los que objetándole el autorizante no ser bastantes al objeto, presentó el escrito que con la resolución en él recaida, dice asi: «Buenos Aires, Noviembre 25 de 1871.—Exmo Sr: Lisandro Billinghamurst, ante V. E. respetuosamente digo: que habiendo el actuario puesto algunas dificultades sobre los poderes que he presentado como pleno apoderado de los negocios de mi señor padre, que giran bajo su nombre y bajo la razon social de Mariano Billinghamurst y Ca., y no obstante de sostener la competencia de ellos como lo confirma su aviso al «Comercio» publicado en los periódicos antes de su partida, en el deseo de salvar las dificultades á satisfaccion del Superior Gobierno, doy caucion de que mi señor

padre ratificará en un todo lo pactado por mí con V. E. y al efecto los 40,000 pesos fuertes que debo depositar á la órden de V. E. en el Banco de la Provincia, servirán tambien de garantía de esta caucion—Por tanto : A V. E. suplico se digne proveer de conformidad , por ser gracia, etc.; Exmo. Sr. :—
Lisandro Billinghamurst—Noviembre 15 de 1871. Vista la ratificación prestada por don Lisandro Billinghamurst á nombre de don Mariano Billinghamurst y Ca., la libreta del Banco de la Provincia que ha exhibido y que acompaña de la que resulta haber hecho el depósito de 40,000 pesos fuertes á la órden del Gobierno de la Provincia, á que lo obligaba el artículo 2^o del decreto de 24 del corriente y el escrito que precede, por el que el mencionado don Lisandro Billinghamurst ofrece la caucion necesaria para suplir las deficiencias del poder que ha presentado y que es el mismo que corre agregado al expediente que el mismo señor sigue sobre el Tramway hasta el pueblo de Belgrano, cuya caucion queda asegurada con el depósito que ha hecho de los 40,000 pesos fuertes referidos y debe subsistir aquella hasta que, regresando don Mariano Billinghamurst, apruebe y ratifique lo hecho en nombre de la razon social Billinghamurst y Ca., pasando entonces dicho depósito á figurar á nombre de dicha razon social y á servir de garantía de los estudios y principios de ejecucion del ferro-carril al Rosario, de acuerdo con lo dispuesto en el decreto anterior ya mencionado. El Gobierno resuelve : 1^o Ratificándose don Lisandro Billinghamurst en el escrito que precede, acéptase la caucion que ofrece y la garantía que la asegura—2^o Prévía intervencion de la Contaduría General, pase la libreta del Banco en que consta el depósito de los 40,000 pesos fuertes referidos á la Tesorería General para que sea depositada en ella, dejándose constancia en este expediente. 3^o Baje á Escribanía para que proceda á otorgar la competente escritura de esta concesion en la forma establecida en el decreto citado, debiendo insertarse en ella tambien cópia testual del escrito que precede y de

esta resolución. 4^o Comuníquese al señor Presidente del Banco de la Provincia lo concerniente al depósito constituido, por Billinghamst, publíquese é insértese en el Registro Oficial. Repónganse los sellos—MARTINEZ. P. AGOTE. ANTONIO E. MALAYER cuya resolución fué cumplida ratificándose Billinghamst en el contenido de su escrito de fojas 117 y depositándose por mi el actuario en la Tesorería General con la debida intervención del Contador General la libreta de los 40,000 pesos fuertes como consta á f. 116 vta. Lo relacionado es conforme con el espediente original que corre por esta Escribanía Mayor de Gobierno á mi cargo á que me remito. Por tanto S. E. el señor Presidente del Senado y Gobernador *ad hoc* en uso de las facultades que le acuerda la ley de 2 de Setiembre del corriente año, otorga y declara: Que autoriza y concede el derecho á la firma social de esta plaza Mariano Billinghamst y Ca., para que pueda construir un Ferro-Carril á vapor desde esta Ciudad hasta la del Rosario en la Provincia de Santa-Fé, sujetándose en todo á las bases y condiciones que quedan establecidas bajo las penas que igualmente se determinan por la falta de cumplimiento en cualquiera de ellos. Presente á este otorgamiento don Lisandro Billinghamst de este vecindario de estado casado y mayor de edad al que doy fé, conozco, impuesto de esta escritura, dijo: Que á nombre de la representacion que invoca, la acepta en todas sus partes por ser lo convenido y pactado con el Superior Gobierno de la Provincia; obligándose en consecuencia á todo lo en ella espuesto y estipulado que ratificarán en todas sus partes sus representados bajo pena de deducirla del depósito de 40,000 pesos fuertes que tienen depositados si así no lo verificasen, como sino se verificase el estudio de la via en el término señalado, obligándose tambien á aumentar dicho depósito hasta la suma de cien mil pesos fuertes una vez terminados los estudios de la línea, á las resultas de la terminacion de la obra dentro del plazo tambien asignado.

Al cumplimiento de lo espuesto S. E. obliga al Erario de la Provincia como debe y puede y don Lisandro Billinghamurst á sus representados en forma conforme á derecho. En su testimonio y leida que le fué á S. E. el Sr. Gobernador *ad hoc* y parte aceptante est7 escritura, se afirmaron y ratificaron en su contenido y la firmaron siendo testigos presentes D. Francisco Goyena y D. José Somariva; vecinos y mayores de edad, de cuyo conocimiento doy fé. Esta escritura sigue inmediatamente á la de venta de terreno que con la misma fecha S. E. otorgó á favor de D. Miguel Insiarte al fóllo setecientos treinta vuelta y siguientes: VICTOR MARTINEZ, Lisandro Billinghamurst. Testigo, Francisco Goyena. Testigo: José Somariva. Hay un signo—Ante mi. Antonio O. Iriarte. Escribado Mayor de Gobierno. Con la misma fecha se dió testimonio al apoderado en 16 sellos de diez pesos moneda corriente, Lo anoto—Iriarte—Chancelada la garantía ofrecida por don Lisandro Billinghamurst por la representación que invocaba de la razón social Mariano Billinghamurst y Compañía, y la fianza de la firma social, *Echegaray y Rochalo* anoto—Enero 12 de 1872 *Iriarte*. Es conforme con la escritura matriz de su referencia que pasó ante mí en el Registro de esta Escribanía Mayor de Gobierno á mi cargo, á que me remito. Y de pedimiento de D. Mariano Billinghamurst y Compañía y mandato superior doy el presente que signo y firmo en Buenos Aires, á tres de Octubre de mil ochocientos setenta y tres. Hay un signo—*Antonio O. Iriarte*, Escribano Mayor de Gobierno de la Provincia.

Enero 12 de 1874.

Considerando: que los señores Mariano Billinghamurst y Ca., concesionarios del ferro-carril de Buenos Aires al Rosario de Santa-Fé, han aceptado, segun resulta de este espediente, la concesion que les acuerda la ley de 15 de Octubre último, de la garantía de 7 p. 0/0 anual, por el término de diez años,

sobre el costo efectivo de dicha línea y los ramales á que ella se refiere, conforme al contrato sobre la materia celebrado con el Gobierno de esta Provincia, habiendo pedido en su último escrito cópia de la ley á los efectos de su realizacion; y que en la misma ley y en dicho contrato constan las obligaciones y derecho que tienen los concesionarios: declárase ser innecesario el nuevo contrato que proponen celebrar, debiendo sujetarse en este asunto á lo que prescriben la ley y el contrato mencionados, y presentar á la oficina de Ingenieros de la Nacion los planos que el Gobierno de la Provincia hubiere aprobado y segun los cuales debe construirse el espresado ferro-carril.

Comuníquese esta resolucion á quienes corresponde, publíquese é insértese en el Registro Nacional, con dicho contrato, archivándose este espediente.

SARMIENTO
ULADISLAO FRIAS.



ANEXO

TELÉGRAFOS

CIRCULAR.

Buenos Aires, Junio 7 de 1873.

A S. E. el Señor Gobernador de la Provincia de

Encontrándose los empleados de las oficinas telegráficas en el mismo caso que los funcionarios que la ley exceptúa del servicio de la guardia nacional, y siendo indispensable, especialmente en las presentes circunstancias, para la regularidad en la marcha de aquellas oficinas que sus empleados no presten el servicio indicado, tengo el honor de dirigirme á V. E. por encargo del Señor Presidente de la República, á fin de que se sirva V. E. dictar las medidas necesarias para que sean ellos exceptuados de dicho servicio.

Con tal motivo, reitero á V. E. las protestas de mi distincion y aprecio.

Dios guarde á V. E.

Firmado—

ULADISLAO FRIAS.

BASES Y CONDICIONES BAJO LAS CUALES SE COLOCARÁN LOS HILOS TELEGRÁFICOS Á QUE SE REFIERE LA LEY DE FECHA 8 DE OCTUBRE DE 1873.

La empresa contratante se comprometerá á colocar los hilos telegráficos entre Buenos Aires y Córdoba, y uno mas

entre el Rosario y Santa Fé, sobre los postes existentes del Telégrafo Nacional, y bajo las condiciones siguientes :

1ª Los alambres serán del número 7, de fierro galvanizado, y fabricado con carbon de leña. (1)

2ª Los aisladores serán de los patentados de Siemens, segun la especificacion indicada en los números 16 y 22 de estas condiciones.

3ª Los aparatos de trasmision, serán en la forma exijida en los números 16 y 22 de estas condiciones.

4ª Los postes de madera existentes, que no tengan suficiente largo, serán reemplazados por otros de igual clase de madera que lo tuviesen, y bien asegurados con dos tornillos cuando menos ; debiendo ponerse nuevos cuando la distancia lo requiera.

3ª ENTRE BUENOS AIRES Y CÓRDOBA

Cuando hubiese un número mayor de siete postes chicos del número 5 seguidos, el poste de estos que se encontrare en condiciones de menor resistencia, será reemplazado por un poste estirante del número 10 m.

6ª Cuando se encontrase en poste flojo, se le destapará la plancha para asegurarlo, debiéndose reponer el tornillo ó tornillos que faltasen ó estuviesen en mal estado.

7ª Dentro de los pueblos y cerca de todo camino, fuera de ellos, los alambres estirados como de costumbre, deben quedar, cuando menos, á metros 4.50 sobre el nivel del terreno ; —en campo llano los hilos quedarán, cuando menos, á la altura de metros 3.50.

8ª Los hilos colocados uno debajo de otro, quedarán separados por una distancia de 33 centímetros, á lo menos.

(1) Especificacion de la mejor clase de alambre de fierro telegráfico, fabricado con carbon de leña del N. 7. B. W. G.

9ª Todas las junturas en los hilos nuevos, serán soldadas, y para la seguridad de estos mismos, se compondrá toda juntura en los hilos existentes, que no parezca en estado satisfactorio de solidez.

10. La tierra echada al rededor de los postes, será bien pisoneada y amontonada, hasta la altura de un pié en las alturas del terreno, y hasta la altura de dos en las cañadas.

11. En los bañados que se inundan todos los años, se hará á cada poste un cerco de dos metros de diámetro, con estacas de ñandubay bien unidas y de un metro de longitud.

Cada una de estas estacas, tendrá debajo de tierra, dos terceras partes de su longitud.

El espacio comprendido dentro del cerco, será rellenado con tierra dura, de la barranca alta mas próxima, hasta la altura de un metro.

12. En los bañados de Areco y Arrecifes, deberá colocarse un poste estirante cada tres postes chicos.

13. En los ramales de San Pedro, San Nicolás y Bell Ville, cuya estension es próximamente de media legua por cada uno, se colocarán los alambres en nuevos postes, utilizando para este objeto, los que estando en buen estado, hubiesen sido reemplazados en otros puntos por postes mayores, para dar mayor resistencia á la línea.

14. Todo poste que esté en una curva ó ángulo cualquiera, será asegurado por estirantes. En las curvas demasiado pronunciadas, ó en los ángulos rectos hechos para llegar á una Oficina, se colocará un poste estirante número 12.

15. Se cortarán las ramas de los árboles, hasta que quede un metro fuera de los hilos.

16. A mas de los tornillos, cuñas, cimientos, soldaduras y demás artículos indispensables para la colocacion de una línea, así como los listones de tapar los hilos en las Oficinas, son necesarios para esta seccion, comprendida entre las ciudades de Buenos Aires y Córdoba, los materiales siguientes :

- 436 millas de alambres dobles de número 7 B. W. G.
- 14,824 aisladores chicos, números 9 y 11.
- 2,619 id. grandes, id. 10 y 12.
- 436 postes, número 10m.
- 872 tubos á 6 piés.
- 872 tirantes.
- 12 muy fuertes, número 12 Q.

PARA BUENOS AIRES, EN LA OFICINA

2 aparatos sistema Morse « Normal Inker, » con los anexos siguientes para cada uno :

- 1 rueda.
- 1 para-rayos.
- 65 elementos « Marie Davy. »
- 30 libras sulfato de mercurio.
- 1 estante con tablas para la pila.
- 100 yardas alambre de cobre, cubierto de gutta perca, y á mas :
- 1 conmutador de 42 botones.
- 1 plancha á tierra.

PARA LAS OFICINAS DE BELGRANO, ZÁRATE, SAN PEDRO Y BELLVILLE

- 1 conmutador de diez botones.
- 100 yardas alambre envuelto con gutta perca.

PARA SAN NICOLÁS

- 1 aparato sistema Morse « Normal Inker, » con los mismos anexos que el aparato para Buenos Aires, y á mas :
- 1 conmutador de 18 botones.
- 1 plancha á tierra.

PARA EL ROSARIO

4 aparatos de *traslacion sin relevo*, con los anexos siguientes :

4 ruedas papel.

2 para-rayos.

130 elementos sistema « Marie Davy. »

60 libras sulfato de mercurio.

1 conmutador de 90 botones.

2 estantes con tablas para las pilas.

300 yardas alambre envuelto can gutta perca.

PARA VILLA MARÍA

2 aparatos de *traslacion sin relevo*, cada uno con los anexos sigüientemente señalados al aparato para Buenos Aires, y á mas :

1 conmutador de 30 botones.

1 plancha á tierra.

PARA CÓRDOBA

2 aparatos « Normal Inker, » con iguales anexos que los del aparato para Buenos Aires, y á mas :

1 conmutador de 48 botones.

1 plancha á tierra.

17. La colocacion del hilo entre el *Rosario* y *Santa Fé*, será hecha con aisladores que reemplazarán los para-rayos que existen actualmente en la parte superior del poste, teniendo para este objeto, el aislador nuevo, un brazo en que llevar el para rayos.

18. Los bañados en que los postes deberán ser cercados con estacas en esta linea, son solamente los de Coronda y Salado.

19. En el paso de Santo Tomé, se colocarán á cada lado

del Rio Salado, dos postes estirantes número 12 Q, agregándoles otra pieza en la parte superior ; de manera que queden los hilos estendidos á una altura de 3 metros y medio sobre el nivel del agua, en tiempo de creciente anual.

20. Cerca de las Oficinas de San Lorenzo, Coronda y Santa Fé, se colocará un poste estirante de número 10m.

No habrá cambios de postes chicos por otros mayores, ni habrá necesidad de destapar las planchas de los postes que se encuentren flojos.

21. Las demás condiciones estipuladas para los hilos entre Buenos Aires y Córdoba, de que aqui no se establece excepcion, rejirán tambien para el del Rosario á Santa Fé.

22. A mas de los tornillos, cuñas, cimientos, soldadura y demás artículos indispensables para la colocacion de una línea, así como los listones de tapar los hilos en las Oficinas, son necesarios para esta seccion, comprendidas entre las ciudades del Rosario y Santa Fé, los materiales siguientes :

103 millas de un solo hilo, número 7 B. W. G.

2,060 aisladores con un brazo mas para llevar el pararrayos.

10 postes grandes, número 10m.

4 id. id., id. 12^a.

10 id. chicos, id. 5 F.

103 tirantes.

PARA LAS OFICINAS DE SAN LORENZO Y CORONDA

Para cada una :

1 conmutador de 10 botones.

50 yardas alambre envuelto en gutta perca.

PARA SANTA FÉ

1 aparato con los mismos anexos que el aparato para el Rosario, y á mas :

1 conmutador de 18 botones.

1 plancha á tierra.

PARA EL ROSARIO

1 aparato sistema Morse « Normal Inker, » con los anexos siguientes :

1 rueda para envolver papel.

1 para-rayos.

1 plancha á tierra.

65 elementos sistema « Marie Davy. »

30 libras proto-sulfato de mercurio.

1 estante con tablas para la pila.

100 yardas alambre de cobre número 16 envuelto con gutta perca.

CONDICIONES GENERALES PARA AMBAS LÍNEAS

23 Tanto los materiales empleados, como la obra de mano, serán de lo mejor en su clase y los materiales telegráficos deberán provenir de la fábrica de Siemens Hnos.

Será espresamente entendido, que el espíritu de esta cláusula debe observarse tambien en aquellas partes, respecto de las cuales no se hubiere especificado ninguna condicion en contrario.

24 Los materiales enumerados deberán considerarse como las cantidades indispensables, quedando á cuenta y costo de los contratantes el reponerlos, si por accidentes se rompiesen ó estraviasen algunos.

25 Los materiales actualmente colocados que, estando aun en buen estado, fuesen reemplazados por otros nuevos, solo por dar mayor resistencia á la línea, podrán usarse en otros puntos donde fuesen necesarios.

26 Todos los materiales que sobrasen, cuando fuesen concluidas las obras, serán depositados en los puntos del trayecto

que indique el Gobierno, y sin que este dé por esto, nueva compensacion á los contratistas.

27 La colocacion de los hilos deberá estar concluida con todos sus detalles y entregadas las líneas al Gobierno, dentro del término de ocho meses, contados desde el día de la aprobacion del contrato, salvo el caso de fuerza mayor.

28 Los contratistas se obligarán á pagar una multa de mil pesos fuertes por cada mes que retardasen, hasta la conclusion de las obras, pasando el término acordado de ocho meses.

29 La colocacion se hará de modo que el Gobierno pueda hacer uso de los hilos, de Oficina á Oficina, empezando desde Buenos Aires y Rosario, para el Norte y Oeste.

El Gobierno encarga á la Inspeccion de Telégrafos la ejecucion del contrato, y á mas, de nombrar uno ó varios empleados de la misma para presenciar los trabajos, en los diferentes puntos donde se hicieren.

Estos empleados tendrán especial cuidado de que los contratistas tomen todas las precauciones necesarias para que las obras no interrumpan el servicio telegráfico que se hace por los hilos existentes, y de que la obra de mano y la calidad de los materiales sean las mismas estipuladas en estas bases; pudiendo por sí solos hacer suspender los trabajos, cuando á juicio suyo estos se hiciesen mal ó con materiales defectuosos.

30 Los contratistas tendrán para con estos empleados la obligacion de dejarles entera libertad para examinar los trabajos, darles las muestras de los materiales siempre que ellos lo exijiesen y atender las observaciones que ellos hiciesen sobre la colocacion y calidad de los materiales.

31 Los materiales serán libres de derechos de importacion. Lo serán igualmente, los útiles y herramientas que los contratistas trajesen del exterior para la ejecucion de las obras.

CONDICIONES DEL PAGO

32 El Gobierno pagará al contado á los empresarios, en la forma siguiente :

33 Para la línea de Buenos Aires y Córdoba.

Diez mil pesos fuertes, cuando hubiesen llegado materiales para 200 millas y se hubiesen colocado en una estension de diez millas, empezando desde Buenos Aires. *Diez mil pesos fuertes*, cuando los trabajos hubiesen llegado al Baradero. *Diez mil pesos fuertes*, cuando habiendo llegado los materiales, para concluir la línea desde el Rosario hasta Córdoba, se hubiesen colocado por lo menos, hasta una distancia de diez millas, pasado el primero de estos puntos.

Veinte mil pesos fuertes, cuando la colocacion de materiales llegase á Bell-Ville; y *el resto* cuando la línea estuviese concluida y recibida hasta Córdoba.

34 Para la línea entre el Rosario y Santa-Fé, *cinco mil pesos fuertes*, cuando habiendo llegado todos los materiales para esta línea, se hubiese colocado el hilo desde el Rosario hasta San Lorenzo, y *el resto* se abonará cuando esté concluida y recibida la línea hasta Santa-Fé.

35 Antes de hacer los pagos especificados, las obras serán inspeccionadas y aprobadas hasta el punto correspondiente.

Cárlos Búrton.

1^o El diámetro del alambre será de $4 \frac{1}{2}$ milímetros. Una estension de 1760 yardas, no debe pesar menos de 420 libras ni exceder el peso de 450 libras inglesas.

2^o En su fabricacion, el alambre debe haber sido estirado por lo menos por dos hileras, despues de haber sido prensado.

3^o Cada pieza de alambre, despues de haber pasado por dentro de las hileras y despues de haber tomado el diámetro prescripto de $4 \frac{1}{2}$ milímetros, no debe pesar menos de 35 libras, sin haber en ellas juntas ó union alguna.

4^o Estas piezas de 35 libras se unirán por juntas he-

chas con la máquina trensadora, con el mayor cuidado y se enrollarán en estado de un peso que no baje de 170 libras, ni tenga mas de 190.

5° Las juntas hechas serán galvanizadas como lo demas del alambre, ó serán cubiertas completamente con soldadura de estaño, que en estado liquido se vertirá sobre el alambre y que no será nunca puesta, aplicando fierros calientes ó fuego.

6° Ningun atado de 170 á 190 libras, debe contener mas de cuatro juntas.

7° No se admitirá ninguna junta ó union en el alambre, que no haya sido hecha como queda espresado en el número 5.

8° El alambre será libre de escama y desigualdades, debiendo ser cilindrico y sin señales de la arena empleada para fundirlo, ú otro defecto; la galvanizacion se aplicará con igualdad, sin dejar pedazos de zinc salientes en la superficie, la que deberá quedar perfectamente lisa.

9° Los dos extremos de cada atado, serán doblados y martillados (como se indica en el márjen), cuando el alambre esté frio, y sin que la dobladura haya producido señal de rasgadura alguna.

10 El alambre quedando en una posicion perpendicular, debe sostener el peso de 1400 libras sin romperse.

11 El alambre apretado por dos tornos, á seis pulgadas de distancia uno de otro, y dando vuelta por lados opuestos, debe doblarse sobre sí quince veces antes de romperse.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Julio 10 de 1873.

Espidase el decreto de licitacion acordado y publíquese en el «Boletin Oficial» con estas bases.

FRIAS.

Departamento del Interior,

Buenos Aires, Julio 22 de 1873.

En virtud de la autorizacion que confiere al Poder Ejecutivo la ley de 8 de Octubre de 1872, para la colocacion de dos hilos telegráficos, de esta ciudad á Córdoba y uno del Rosario á Santa-Fé; con lo espuesto por la Inspeccion de Telégrafos y la Oficina de Ingenieros;

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1^o Llámase á propuesta para la colocacion de los hilos telegráficos á que se refiere la citada ley, bajo las bases formuladas por la Inspeccion de Telégrafos, que se publicarán junto con este Decreto.

Art. 2^o Las propuestas se presentarán en el Ministerio del Interior, en pliegos cerrados y sellados, hasta las 12 del día 15 de Setiembre próximo, en que serán abiertas á presencia de los interesados que quieran concurrir, siendo entendido que el hecho de presentar propuestas, no confiere ningun derecho á los proponentes, y que deben estos ofrecer en sus propuestas un fiador abonado á satisfaccion del Gobierno.

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

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Telégrafos y Capitanía del Puerto.

Oficina de Ingenieros Nacionales

Buenos Aires, Junio 7 de 1873.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior.

Tengo el honor de presentar á V. E. un proyecto de edificio para la Capitanía y Telégrafos en esta ciudad, el que esta Oficina fué encargada de elaborar.

Habiendo designado V. E. para este objeto, el terreno que actualmente ocupa la Capitanía Central, el que por su forma poco se adapta para un edificio de esta clase, el confeccionar un proyecto que corresponda á los objetos indicados, ha presentado algunas dificultades.

Sin embargo, creo que atendida esta circunstancia, el problema ha sido resuelto del mejor modo posible, como V. E. juzgará por los planos adjuntos,

El costo del edificio proyectado, ascenderá como á pesos fuertes 68,000.

Tan luego como el proyecto reciba la aprobacion de V. E. y que se resuelva proceder á su realizacion, la Oficina presentará los planos y especificaciones detalladas, para poder sacarse la obra á licitacion.

Dios guarde á V. E.

Kunt Lindmark.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Junio 10 de 1873.

Vuelva á la Oficina de Ingenieros, para que en conformidad al plano presentado, formule y remita á este Ministerio las

bases bajo las cuales debe llamarse á licitacion para la construccion del edificio destinado á la Capitanía del Puerto y al Telégrafo, y publíquese.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Capitanía Central y el Telégrafo Nacional
en Buenos Aires.

ESPECIFICACION

Condiciones generales.

Esta especificacion comprende la construccion completa de un edificio en esta ciudad, para la Capitanía del Puerto y Oficina Telegráfica Nacional, con todas sus obras de movimientos de tierra, albañilería, carpintería, herrería, pintura y demas obras accesorias.

Art. 1º El edificio se construirá á estricta conformidad con los planos que se acompañan con esta especificacion, y con los planos detallados que durante el curso del trabajo, sean suministrados por la Oficina de Ingenieros Nacionales.

Art 2º El edificio para la Capitanía y Oficina de Telégrafos, se construirá sobre el terreno en que actualmente se halla situada la Capitanía existente del Puerto.

Art. 3º El edificio á construirse con una elevacion ó fachada sobre la calle de 25 de Mayo y otra sobre el Paseo de Julio, consiste de tres pisos de los cuales el piso bajo es destinado para depósitos jenerales, guardias y oficinas y el primero y segundo piso á las Oficinas de Capitanía y Telégrafo.

Art. 4^o La obra se ejecutará á la entera satisfaccion del Gobierno ó del Injeniero Inspector que el Gobierno nombre para vijilar su ejecucion. Dicho Inspector será facultado para rechazar todo ó parte de la obra que con respecto al trabajo ó material empleado no esté conforme con esta especificacion ó los planos adjuntos ó despues entregados.

Ninguna modificacion podrá introducirse por el contratista en los planos, sin prévio consentimiento del Injeniero inspector.

Sin embargo, el contratista tendrá la obligación de ejecutar sin indemnizacion ninguna las modificaciones que dicho Inspector encontrara conveniente hacer, sin alterar sensiblemente el costo de la obra. En caso que lo hicieran, el aumento ó la disminucion se calculará en razon de los precios de la propuesta que fuese aceptada.

Art. 5^o Será espresamente entendido, que las obras de menos importancia que no sean indicadas en los planos ó mencionadas en esta especificacion; pero que razonablemente puedan considerarse como pertenecientes á la construccion del edificio serán ejecutadas por el contratista.

Art. 6^o La obra será concluida en todos sus detalles y debidamente entregada al Gobierno Nacional, dentro del término de doce (12) meses contados desde la fecha en que el edificio actual fuere desalojado. Por cada mes ó parte de un mes que retarde la conclusion de la obra, el Superior Gobierno deducirá del saldo que á la conclusion de la obra debe abonarse al contratista, dos mil pesos fuertes (2000) y por cada mes que anticipe, el Gobierno le abonará igual cantidad.

Art. 7^o En la ejecucion de la obra, se dedicará el mayor esmero y los materiales empleados en ella serán de los mejores de su jénero.

Art. 8^o La Capitanía existente será demolida á espensas del contratista, quien será pagado por este trabajo, quedando de su propiedad toda clase de material que de ella se saque.

Se podrán emplear en la nueva ereccion de estos materiales solo los que el Injeniero inspector determine.

Art. 9^o Movimientos de tierra.

Los escombros y la tierra que se debe sacar para echar los cimientos y por motivo de construir la parte subterránea de la casa cercana á la calle 25 de Mayo serán llevados del sitio ó puntos dentro de la ciudad, conforme á las ordenanzas municipales vijentes ó á las órdenes del Gobierno. Despues de concluidas estas escavaciones será bien allanado y apisonado el sitio del edificio.

Art. 10. Albañileria.

Los ladrillos que se empleen, serán de las dimensiones que determine el Injeniero inspector. Serán de buen material, de forma rectangular, duros, de grano uniforme, bien cocidos, libres de hendiduras y huecos. Cada ladrillo antes de asentado en mezcla, será humedecido.

Art. 11. Las mezclas serán compuestas de cal de Córdoba de la mejor clase y de arena gruesa y limpia de Montevideo.

Para los cimientos y las paredes, serán de un volúmen de cal por dos y media de arena. Para revoque interior un volúmen de cal por dos de arena. Para las azoteas y para los albañales se compondrá la mezcla de un volúmen de tierra romana por dos de cal y cinco de arena. Para revoque exterior de las cornizas y las molduras, de uno de tierra romana, uno de cal por tres de arena.

La tierra romana será de la clase especialmente aprobada por el inspector de la obra. Las mezclas serán bien trabajadas, debiendo hacerse la fabricacion sobre piedra ó madera.

Art. 12. Los cimientos se pondrán, á lo jeneral, á uno y cuarto (1 $\frac{1}{4}$) métrós abajo el nivel del sitio, despues de haber sido debidamente allanado y apisonado éste; pero donde el terreno no sea firme, se pondrán á la profundidad en que se encuentre piso firme. Tendrán todos un ancho mayor de las paredes correspondientes, de cuarenta y cinco centímetros.

Los cimientos de las columnas de fierro, tendrán las dimensiones que los planos detallados indiquen.

Art. 13. Se pondrá entre todos los cimientos y los muros, una capa de asfalto de cuatro (4) centímetros de espesor, que impida subir la humedad.

Art. 14. Las paredes se construirán según las dimensiones indicadas en los planos y deben levantarse tanto como sea posible, simultáneamente. En la construcción de los arcos para las ventanas y las puertas y de los demas, se empleará el mayor esmero. Las molduras y cornizas se construirán según los detalles que serán suministrados al empresario.

Art. 15. El piso de los patios, zaguanes y depósitos del piso bajo, se hará de piedra de Hamburgo asentada en cal, puesta encima de un hormigon de cal y ladrillo roto, de 10 centímetros de espesor.

La piedra empleada tendrá seis (6) centímetros de espesor y será bien canteada.

Los cordones deben ser formados por piedra canteada de diez centímetros de espesor por lo menos.

Art. 16. *Techos*—El techo entero será de azotea. Los tirantes para soportar las azoteas, serán de urunday ó quebracho, de 23 centímetros por 8, colocados á 50 centímetros de distancia del medio de uno al otro.

Las vigas serán derechas y libres de hendiduras ú otros defectos. Antes de colocarse se les dará en la parte que entre en el muro una mano pintura de alquitran caliente. Las alfajias que deben colocarse encima, serán dobles y tendrán las dimensiones de 7 centímetros por 2 y medio.

Encima de las alfajias se pondrán dos hiladas de ladrillo puestos en mezcla y sobre los ladrillos se asentará una hilada de baldosas de azotea de la mejor clase, perfectamente unidas y puestas en mezcla de tierra romana.

Las azoteas tendrán la inclinacion del 1 en 25.

Se pondrá una faja de lozas que cubran el ángulo de inter-

seccion de los parapetos y la azotea para impedir filtraciones en esta línea de union.

El armazon de los corredores se hará de tirantillos de pino de tea.

Art. 17. *Revoques*—Las paredes serán revocadas por fuera y por dentro, en concepto á recibir pintura de aceite.

Art. 18. *Cielos-razos*—Los cielos-razos que se harán en los vestibulos, corredores y piezas, serán independientes de los pisos y de los techos, colocándose las viguetas que han de contener la armazon, un poco inferiormente á aquella. Los cielos-razos tendrán sus cornizas, respiraderos, medallones y florones, segun dibujos detallados ó modelos aprobados por el inspector.

Art. 19. *Escaleras*—Las escaleras que conducen de la parte baja á la parte alta del edificio, serán en el piso bajo y en el piso primero, de fierro fundido con escalones de mármol, los cuales deben tener un espesor de cinco centímetros. Los cuatro escalones deben tener tres centímetros.

Las escaleras principales que comunican á los tres pisos del edificio serán de mármol tanto los escalones como los descansos, con barandas y rejas conforme á los dibujos detallados. Las puertas exteriores llevarán umbral de mármol. Las escaleras secundarias con escepcion de la espiral del segundo piso al observatorio y la de este al techo del mismo serán de fierro.

La escalera espiral será hecha exteriormente de fierro fundido, como la que conduce al techo del observatorio segun lo dibujado en la seccion general del edificio. Todos los corredores y vestibulos del primero y segundo piso serán de mármol fino blanco y negro segun los planos detallados.

Art. 20. *Sumideros y albañales*—Se construirán segun los planos detallados que se suministrarán, serán revestidos con paredes de ladrillo de 30 centímetros de espesor, puestos en

mezcla de tierra romana y con piso de 3 hiladas de ladrillos y una de baldoza.

Las paredes deben ser revocadas con una capa de dos centímetros de espesor de tierra romana. Los sumideros tendrán caños respiradores que se sobresalgan arriba de los techos. Los asientos en las letrinas del piso bajo serán de ladrillo y mármol. Para las letrinas del primero y segundo piso se colocarán *water closets*. Se construirán albañales para llevar el agua de lluvia conforme á los planos detallados que se darán, se harán de ladrillo y serán forrados adentro con baldosas puestas en mezcla de tierra romana.

Art. 21. Chimeneas—Con sus correspondientes caños, se colocarán en las piezas indicadas en los planos. Las chimeneas serán de mármol, segun los modelos aprobados y llevarán su correspondiente guarda fuego de fierro fino y demas útiles necesarios.

Art. 22. Veredas—Por el lado del Este y del Oeste del edificio, se construirán veredas del ancho de aquellas de la calle «25 de Mayo» y del «Paseo de Julio,» de piedra inglesa de Jorhshire con sus cordones correspondientes.

Art. 23. Fierro—El fierro fundido será de fundicion gris. Las columnas y otros objetos del edificio, que deben hacerse de este material, deben tener superficies libres de ampollas y pajitas. Las molduras y los adornos serán llenos y bien ejecutados.

Art. 24. Columnas—Las columnas que soportan las clara-boyas serán de fierro fundido, de 15 centímetros de diámetro exterior y de 10 centímetros interior. Serán hechas segun los dibujos detallados que se suministrarán, lo mismo para todos los detalles de fierro. Las columnas que deben soportar los corredores del primero y del segundo piso, se harán de fierro fundido.

Art. 25. Todas las barandas de las galerias se harán de fierro batido, segun dibujos detallados y llevarán pasamano

de cedro lustrado ó caoba, como los de las escaleras. Se colocarán llaves de fierro donde el inspector halle necesario. Se construirán tambien dos depósitos para agua de fierro batido.

Art. 26. Se construirán dos vigas de fierro que soportarán las dos paredes del observatorio, que no tienen pared abajo, como tambien en las Oficinas de Inspeccion General de Telégrafos y las que están abajo con sus columnas de fierro, todo segun dibujos detallados presentados por el inspector de la obra.

Art. 27. *Pisos*—El amazon del entre-piso, será compuesto de tirantes de pino de tea de 7 y medio centímetros por 23, con bovedillas intermedias de ladrillo puesto de canto, encima de las cuales se clavarán las tablas de pino de tea de 4 centímetros por 40, cepilladas y machiembradas.

Art. 28. *Claraboyas*—En la parte del edificio que ocupará el telégrafo, se harán dos claraboyas de fierro batido, para dar luz al piso bajo; estas claraboyas serán en el primer piso, y deben ser construidas de manera que se puedan abrir para dar ventilacion, y sus vidrios serán dobles.

OBRAS DE CARPINTERIA

Art. 29. *Puertas, ventanas y persianas*—Todas las puertas y ventanas tendrán marcos de algarrobo. Las puertas y ventanas exteriores, se fabricarán del mejor cedro y el espesor del cedro empleado en estas puertas será de seis centímetros. Las visagras y cerraduras correspondientes, serán de primera clase. Las puertas de entrada se harán conforme á los dibujos detallados.

Las puertas interiores del edificio, se fabricarán de pino blanco fino con marco de cajon tambien de pino y con umbrales de algarrobo del mismo ancho que tengan los marcos. Todas las puertas y ventanas llevarán contramarcos de pino, segun dibujos detallados. Las ventanas de las dos fachadas

serán provistas con percianas de cedro. Todas las puertas tendrán las cerraduras y fallevas embutidas. El cristal de las ventanas y de los abanicos, será de vidrio sencillo de la mejor clase y sin defecto alguno.

Art. 30. *Sócalos*—Los sócalos de alguna pieza que se detallan en los dibujos, serán de madera de cedro, de altura, espesor y con los adornos y las molduras, según los dibujos á suministrarse. En las demás piezas se harán los sócalos de 25 centímetros de altura, de tabla de pino según dibujo.

Art. 31. *Plomería*—Los caños para los techos se harán de zinc de la mejor clase de Núm. 14. Serán en número y tendrán por término medio 9 centímetros de diámetro. Los caños pasarán por dentro de las paredes. Habrá 8 *water closets* é igual número de orinales de modelo aprobado por el inspector, con sus caños de plomo correspondientes á los depósitos de agua y á los sumideros.

Art. 32. *Pinturas*—Todo el edificio será pintado por dentro y por fuera, á tres manos á color, de aceite y con los colores que el inspector determine. Las paredes de las piezas y los vestibulos serán pintados con filetes según la indicación del inspector del trabajo. Todas las obras de madera (menos las de cedro) y de fierro serán pintadas con tres manos de pintura hecha con aceite de la mejor clase, de los colores y de la manera que indique el inspector. Toda obra de madera de cedro, será pintada con una mano de aceite fino y después con dos manos de barniz de copal.

Art. 33. *El pago*—El pago del importe de las obras arriba indicadas, se hará en cuatro cuotas iguales, del modo siguiente: La primera, el día en que se entregue el edificio que actualmente ocupa la Capitanía del Puerto, para ser demolido; la segunda cuando estén terminadas las paredes del primero y segundo piso y el primer entre-piso; la tercera cuando estén hechas las azoteas, y la cuarta cuando esté completamente terminada la obra, á satisfacción del Gobierno.

Art. 34. El contratista presentará un fiador á entera satisfaccion del Gobierno, que garanta el fiel cumplimiento de lo estipulado.

Buenos Aires, Agosto 8 de 1873.

Knut Lindmark.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Agosto 12 de 1873.

Espidase el decreto de licitacion acordado, y publíquese con las bases remitidas por la Oficina de Ingenieros, en el «Boletin Oficial,» previo informe de esta sobre el costo de la obra, á cuyo efecto se le pasará este espediente.

ULADISLAO FRIAS.

Exmo. Señor:

Al presentar la Oficina el proyecto de edificio para Capitanía Central y Oficina de Telégrafo Nacional en esta ciudad, fijó el costo de la obra en la suma de 68000 pesos fuertes. Entretanto, desde la época en que se hizo el presupuesto, el valor de todos los materiales de construccion han subido sensiblemente; por ejemplo, la cal que hacia dos meses valia 35 ps. mjc., actualmente no puede conseguirse por menos de 50 á 60 pesos.

Esta circunstancia y la de haber introducido la oficina algunas modificaciones en los detalles del proyecto orijinal, tales como las de emplear para las mezclas arena de Montevideo, en lugar de arena de nuestro rio, cal de Córdoba en vez de cal de Entre-Rios y construir las escaleras con fierro y mármol, en

lugar de madera, han hecho aumentar el presupuesto primitivo como en seis mil pesos fuertes; así es que al llamar á licitacion, puede fijarse como limite máximo de las propuestas, la cantidad de setenta y cuatro mil pesos fuertes (74000 ps. ftes.)

Buenos Aires, Agosto 25 de 1873.

Pompeyo Moneta.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 28 de 1873.

En virtud de la autorizacion que confiere al Poder Ejecutivo la Ley de 5 de Octubre de 1872, para la construccion entre otros, de un edificio para Capitanía Central del Puerto y Oficinas telegráficas.

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1^o Sácase á licitacion la construccion del espresado edificio, bajo las bases formuladas por la Oficina de Ingenieros, y que se publicarán junto con este decreto.

Art. 2^o Las propuestas se presentarán selladas y lacradas en el Ministerio del Interior, hasta las 12 del 30 de Setiembre próximo, que se abrirán en presencia de los interesados que quisieren concurrir, siendo entendido que no se adquiere ningun derecho por el hecho de presentar propuestas y que no se tomará en cuenta la que pasase de la cantidad de 74,000 pesos fuertes, que ha presupuestado dicha Oficina para esa obra, debiéndose tambien ofrecer un fiador abonado que garanta el cumplimiento del contrato respectivo.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 25 de 1873.

Vistas las propuestas presentadas para la construcción del edificio destinado á la Capitanía del Puerto y Oficina del Telégrafo Nacional, y resultando ser mas ventajosa la de los Sres. F. Diverio y Ca., que ofrecen hacerlo por la suma de *sesenta y cinco mil pesos fuertes*; con lo espuesto por la Oficina de Ingenieros y la Contaduría General, respecto al fiador D. Juan Costa.

El Presidente de la República

ACUERDA Y DECRETA:

Art. 1^o Acéptase la mencionada propuesta de los Sres. Diverio y Ca. bajo la garantía ofrecida, y pase este expediente á la Escribanía de Gobierno para que se estienda la correspondiente escritura pública.

Art. 2^o Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.
LUIS L. DOMINGUEZ.
C. TEJEDOR.

DECRETO

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 18 de 1873.

En virtud de lo resuelto en esta fecha en el expediente sobre la revision de la tarifa que debe regir en el Telégrafo Tras-Andino, de acuerdo con el representante de esta Empresa segun lo estipulado en el contrato sobre la materia.

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1^o La tarifa para la comunicacion por el Telégrafo espresado será como sigue:

De las oficinas Telegráficas de la República, inclusa la de Villa Maria de la linea trasandina, se cobrará por los despachos á Chile 3 pesos fuertes por las primeras 10 palabras ó ménos y 2 pesos fuertes por cada docena ó menos de las siguientes, incluyéndose en estas cantidades el importe de la tarifa del telégrafo nacional.

De las Oficinas del Telégrafo Tras-Andino á Chile con exclusion de la de Villa Maria 2 pesos 50 cents. fuertes por la primera decena ó ménos de palabras y 1 peso 50 cents. fuertes por cada una de las siguientes.

Y de las Oficinas Telegráficas de la República á las del Telégrafo Tras-Andino existentes en la misma ó vice-versa 45 cents. fuertes por la primera decena ó ménos de palabras y 25 cents. por cada una de las siguientes, fuera de lo que corresponde por la tarifa del Telégrafo Nacional.

La firma y la direccion de los telégramas son gratis.

Art. 2^o Esta tarifa será revisada en el mes de Agosto del año próximo.

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

Firmado—

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 7 de 1873.

Visto lo espuesto por la Oficina de Ingenieros, Telégrafos y la Contaduria General, y estando mandado por el inciso 3^o, art. 3^o de la ley reglamentaria de los ferro-carriles Nacionales de 18 de Setiembre del año ppdo., que se establezcan telégrafos eléctricos en toda la estension de estos ferro-carriles para el uso de los mismos.

El Presidente de la República

RESUELVE:

Art. 1^o Que se construya por cuenta del Gobierno un telégrafo eléctrico para el uso del ferro-carril á Rio 4^o, cuyo gasto se hará de los fondos destinados para la construccion del camino.

Art. 2^o Pase este espediente á la Inspeccion General de Telégrafos, para que á la brevedad posible formule y remita las bases bajo las que sea conveniente llamar á licitacion, la construccion de esta obra.

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

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

— — —

Departamento del Interior.

Buenos Aires, 13 de Febrero de 1874.

Vistas las propuestas presentadas, para la construccion de los hilos telegráficos á que se refiere la ley de 8 de Octubre de 1872, y resultando ser mas ventajosa la de los Sres. A. L. Behere y Ca. bajo la garantia de los Sres. José J. Meabe y Ca., que ofrecen colocar los hilos desde esta ciudad á Córdoba, y el del Rosario á Santa-Fè, por la suma de 74890 pesos fuertes; con lo espuesto por la Direccion General de Telégrafos, Oficina de Ingenieros y la Contaduria General.

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1^o Acéptase la mencionada propuesta, bajo la garantia ofrecida.

Art. 2^o Pase este expediente á la Escribania General de Gobierno para que reduzca el contrato á escritura pública.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.
C. TEJEDOR.
L. DOMINGUEZ.
M. DE GAINZA.
J. C. ALBARRACIN.

Buenos Aires, Febrero 14 de 1874.

Al Exmo. Señor Ministro del Interior Dr. Don Uladislao Frias.

Tengo el honor de participar á V. E. que el Inspector nombrado por decreto de fecha 16 de Abril ppdo. para inspeccionar el telégrafo del Norte, ha comunicado á esta Direccion, que con fecha 31 de Diciembre último ha vuelto á dar al servicio público la seccion comprendida entre Tucuman y Metan, habiéndose hecho por los constructores las reparaciones y mejoras que les habian sido exigidas.

El total de la línea en esta seccion entre Tucuman y Metan, es de 103 millas y 889 metros de línea ordinaria, debiendo á mas contarse los dos hilos y aisladores que por una distancia de 3 millas y 953 metros unen la línea principal con la oficina de Metan sobre postes ya contados.

Los materiales empleados en esta, son de la misma clase que los de las otras secciones, á escepcion de los postes que en esta son mejores; siendo casi todos, de quebracho colorado labrado, hay algunos de cebil y arca.

Con esta seccion queda concluida la rehabilitacion del Telégrafo desde Tucuman hasta Jujuy. La falta de algunos materiales de repuesto que hice notar á V. E. en mis informes de fechas Noviembre 8 y Diciembre 12 ppdo., ha sido cancelada por los empresarios por la entrega de los materiales que se necesitaban en la línea para el servicio indicado.

Dios guarde á V. E.

Cárlos Búrton.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 27 de 1874.

De conformidad con el informe que precede de la Contaduría General, ordénese la entrega de los cuarenta y siete mil setecientos sesenta y seis pesos diez y seis centavos fuertes, en acciones de puentes y caminos, y publíquese con la nota de su referencia de 14 de Febrero ppdo. de la Dirección de Telégrafos.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Telégrafos Nacionales.

Buenos Aires, Febrero 23 de 1874.

Al Exmo. Señor Ministro del Interior Dr. D. Uladislao Frias.

Tengo el honor de participar á V. E. que el Inspector nombrado por decreto de fecha 16 de Abril ppdo. para inspeccionar el telégrafo del Norte, ha comunicado á esta Dirección, que con fecha 16 de Enero último ha dado al servicio público el ramal comprendido entre Loreto y Atamisque y el 18 del mismo mes, la estension comprendida entre Atamisque y Salavina, en donde termina dicho ramal.

La distancia de la línea de Loreto á Atamisque, es de 20 millas con 1194 metros y la de Atamisque á Salavina es, de 32 millas con 431 metros, haciendo por toda una seccion cuya es-

tencion total es de 53 millas con 16 metros de línea ordinaria á precio de contrato.

Los materiales empleados en esta seccion, son de la misma clase que los de las otras secciones, siendo á mas todos los postes, de quebracho colorado.

Siendo la seccion recibida la última del telégrafo contratado con los Sres. Rojo, con la conclusion de ella queda concluida la construccion de dicho telégrafo.

Dios guarde á V. E.

Cárlos Búrton.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 19 de 1874.

De conformidad con la liquidacion que precede de la Contaduria General, ordénese la entrega de los doce mil setecientos veinte y dos pesos, treinta y seis centavos fuertes (ps. fts. 12.722,36) en acciones de puentes y caminos, y publíquese con la nota de su referencia de veinte y tres de Febrero ppdo. de la Direccion de Telégrafos.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Buenos Aires, Marzo 3 de 1874.

Considerando que no se ha recibido la comunicacion que el Sr. Behere indica en su carta de fecha 27 y que aunque se hubiera recibido no podia tener efecto alguno legal su pretension de no sugetarse á las bases fijadas para la licitacion, mucho mas, despues de practicada esta, y que no es exacto

que su propuesta se hubiese aceptado con la modificación que sus fiadores espresan en su solicitud de fecha 28; declárase que el contrato que debe escriturarse segun el decreto de 13 de Febrero último, ha de ser conforme á las bases que sirvieron para la licitacion, con la aclaracion á que se refiere el informe de la inspeccion de telégrafos, esto es, que entre los materiales que por la base veintitres se exigen de la fábrica de Siemens hermanos, no se comprende el alambre, cuya calidad será segun la base primera y la especificacion de su referencia. Hágase saber esta resolucion por Secretaria á los interesados, quienes espresarán en el término de 24 horas si se conforman ó no con ella.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Marzo 26 de 1874.

Considerando que es urgente proceder á la compostura del Telégrafo Nacional en la Provincia de Entre Rios, destruido en su mayor parte por los rebeldes; que no alcanza, segun espone la Direccion General de Telégrafos, la cantidad de tres mil pesos fuertes que para ese objeto se le han mandado abonar por el Ministerio de la Guerra y á que dicha Direccion se refiere en su nota de 10 del corriente; que para dicha compostura es menester emplear los materiales de la lista de foja 1^a, existentes en depósito para el servicio ordinario del telégrafo, asi como el alambre comprado á los Señores Fusoni hermanos y Maveroff, segun la cuenta de foja 2, cuyo importe debe cargarse á los gastos de la guerra de Entre Rios, como ocasionados por ella; y que empleándose aquellos materiales,

es indispensable reemplazarlos lo mas pronto posible; en virtud de lo dispuesto por los artículos 33, inciso 4º y 34 de la ley de contabilidad.

El Presidente de la República, en acuerdo de Ministros— resuelve: se proceda por dicha Direccion á la inmediata compostura del Telégrafo en Entre Rios, con la cantidad que ya se le ha mandado entregar para ello y los materiales y el alambre de que se ha hecho mencion, aprobándose la compra de este, cuyo valor de mil setecientos sesenta pesos fuertes se mandará abonar á los Señores Fusoni hermanos y Maveroff por el Ministerio de Hacienda, imputándose al acuerdo de 5 de Mayo del año anterior sobre los gastos de la guerra de Entre R.os, asi como la cantidad de mil trescientos treinta y cuatro pesos fuertes y veinte y cinco centavos, que importan dichos materiales, para cuyo reemplazo se pedirán otros iguales á los Señores Murrieta y Compañía de Lóndres.

A sus efectos, pase al Ministerio de Hacienda, avisese en respuesta á la Direccion de Telégrafos, y comuníquese á la Contaduria General.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

C. TEJEDOR.

SANTIAGO S. CORTINEZ.

JUAN C. ALBARRACIN.

MARTIN DE GAINZA.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 28 de 1874.

Queda autorizada la empresa del telégrafo trasandino, para abrir al servicio público la oficina que ha establecido en

« Puntas de las Vacas, » debiendo dicha empresa dar aviso á la Direccion de Telégrafos, tan luego como abra esa oficina.

Avisese en respuesta, comuníquese á dicha Direccion y publíquese.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Abril 16 de 1874.

Visto este expediente y considerando : que los Señores Behere y Cia. se han ausentado de esta ciudad sin otorgar la correspondiente escritura pública, conforme al decreto de 13 de Febrero último : que sus fiadores los Señores José Meabe y Cia. declinan de toda responsabilidad, desistiendo de la fianza á que se obligaron ; y que D. Carlos Giroud, cuya propuesta es la mas ventajosa, despues de la de dichos Behere y Cia., acepta hacer la obra de que se trata, y presenta fianza abonada, como es la de los Señores Guillermo T. Livingston é hijo.

El Presidente de la República.

ACUERDA Y DECRETA :

Art. 1º Queda sin efecto el decreto de 13 de Febrero último, por el que se aceptó la propuesta de los Señores Behere y Cia. para la colocacion de los hilos telegráficos, á que se refiere la ley de 8 de Octubre de 1872, sin perjuicio de hacerse oportunamente las jestioncs que haya lugar por

la falta de cumplimiento de aquellos y de sus fiadores á lo estipulado.

Art. 2^o Acéptase la propuesta de D. Cárlos Giroud para la obra espresada, por la cantidad de setenta y cinco mil fuertes, bajo la fianza ofrecida, conforme á las bases de licitacion y á la declaracion hecha por resolucion de 3 de Marzo último.

Art. 3^o Vuelva este espediente á la Escribania de Gobierno, para que se estienda la correspondiente escritura pública.

Art. 4^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

CÁRLOS TEJEDOR.

SANTIAGO S. CORTINEZ.

JUAN C. ALBARRACIN.

MARTIN DE GAINZA.



ANEXO

CORREOS Y POSTAS

Buenos Aires, Setiembre 1^o de 1873.

A mérito de lo espuesto por la Direccion General de Correos, y lo informado por el Inspector de Postas y Caminos D. Luis del Carril, sobre el estado de aquellas en la seccion á su cargo.

El Presidente de la República—

RESUELVE :

Art. 1^o Entréguese por Tesorería General dos mil quinientos pesos bolivianos, ó su equivalente en pesos fuertes, á la Direccion General de Correos para el establecimiento y habilitacion de las siguientes postas : en la Provincia de Salta, en la capital, la Ramada, San José de Metan, alto del Durazno, Paso del Molino, y en la Provincia de Santiago, en los parajes de la Laguna, Juanillo y las Aguilas.

Art. 2^o La misma Direccion de Correos procederá á establecer las postas entre la ciudad de Santiago y el lugar de Sotelillos por el camino mas al Sud del actual que indica dicho Inspector.

Art. 3^o Autorízase á la misma Direccion de Correos para la compra del edificio de la Posta del Pasaje, en la Provincia de Salta, con la condicion de someter á la aprobacion del Gobierno el contrato que para el efecto celebrese, sin cuyo requisito no tendrá valor.

Art. 4^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Contrato para el servicio de Mensajerías Correos, en la carrera de las Flores, Azul y Bahía Blanca

El Director General de Correos por una parte y don Julian Camacho Empresario de la Mensajería «Luz del Desierto» por la otra, convienen en lo siguiente :

1^o Que don Julian Camacho hará el servicio de Mensajerías Correos en la carrera de Las Flores, Azul, Olavarria, Necochea y Bahía Blanca, por medio de carruajes adecuados y efectuando dos viajes redondos al mes.

2^o Conducirá la correspondencia, entregando toda ella á las Oficinas de Correos respectivas y recibiendo de estas bajo constancia, toda la que tuvieren que remitir.

3^o Conducirá tambien los pasajeros y carga que el Gobierno disponga, cobrando la mitad del pasaje ordinario y dos terceras partes del flete.

4^o Se constituye responsable de la correspondencia que se le confiare, y por su demora ó retardo, pérdida ó violacion, como por la conduccion de cartas sin franqueo, será penado con arreglo á las leyes vijentes ó que se dictaren, siempre que no mediare caso fortuito suficientemente comprobado.

5^o La Tarifa de pasajeros y carga no podrá aumentarse sin previo asentimiento del Gobierno.

6^o El orden de marcha de las Mensajerías no podrá variarse sin consentimiento previo de la Direccion de Correos. La inobservancia de esta estipulacion será penada multándose

al Sr. Camacho en *veinte pesos fuertes* en cada caso. Y si se dejare de efectuar cualquiera de los dos viajes determinados en el artículo 1^o se descontará la mitad de la subvencion.

7^o El señor Camacho percibirá del Tesoro Nacional por toda remuneracion la suma mensual de *doscientos pesos fuertes* para cuyo cobro presentará certificados de la Direccion General de Correos y la Comisaria de Guerra en Bahía Blanca, que constate la manera como haya cumplido el servicio.

8^o Este contrato tendrá *dos años* de duracion y sus efectos se contarán desde el 1^o del corriente mes en que principió el servicio.

Buenos Aires, Agosto 29 de 1873.

Julian Camacho.

G. A. de Posadas.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 2 de 1873.

Apruébase en todas sus partes el contrato que precede para el servicio de Mensajerías-Correos en la carrera de Las Flores, Azul y Bahía Blanca—Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 2 de 1873.

Habiendo llegado ya algunas de las básculas para las admi-

nistraciones de Correos, que se encargaron á Europa, y debiendo recibirse pronto las que faltan.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o La Direccion General de Correos procederá á distribuir y hacer colocar dichas básculas, segun las necesidades del servicio, en las Administraciones de Correos que convenga.

Art. 2^o Dichas Administraciones harán pesar indefectiblemente en las básculas, segun el artículo 6^o de la ley de 12 de Agosto de 1870, todos los carruajes que transiten por las postas nacionales, antes de su salida, cargados como han de viajar, y determinarán el número de caballos que ha de ocupar cada uno, conforme á la escala gradual establecida en el artículo 30 del Reglamento de 4 de Noviembre de 1863, agregando los caballos que correspondan al carruaje vacio, segun la tabla del artículo 2^o del Decreto de 8 de Enero de 1856.

Art. 3^o Los carruajes á que se refiere el artículo 2^o tomarán un pase de la Administracion de Correos, del punto de partida en que haya báscula, que espresese el número de caballos que deben ocupar, no pudiendo los maestros de posta, exigir que se emplee un número mayor. Cuando no haya báscula en el punto de partida, el carruaje será despachado conforme á las disposiciones vijentes, pero tomará el pase espresado en la primera Administracion á que arribe y haya dicha báscula.

Art. 4^o Los carruajes que no tengan el pase mencionado segun lo dispuesto en el artículo anterior, ocuparán los caballos que á juicio de los maestros de posta correspondan.

Art. 5^o Con arreglo á lo prescrito por el artículo 7^o de la misma ley, no se despachará carruaje alguno de pasajeros con mas de nueve personas de interior y de pescante, ó de carga,

con mas del máximun del peso designado en el referido Reglamento.

Art. 6^o No es aplicable este decreto á las sillas-correos, las que seguirán rijiéndose por las disposiciones especiales á que están sujetas.

Art. 7^o Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 3 de 1873.

Habiendo aumentado considerablemente la correspondencia que se conduce por las sillas-correos, y no pudiendo por lo tanto hacer ese servicio segun está dispuesto con solo dos caballos, como lo ha demostrado la esperiencia; con lo espuesto por la Direccion General de Correos.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Autorízase á dicha Direccion General, para que de los fondos destinados al trasporte de la correspondencia para el interior de la República, provea al aumento de un caballo para la conduccion de las sillas-correos de las lineas establecidas; debiendo hacerse estensiva esta disposicion á las que despues se establecieren, cuando fuere necesario, á juicio de la Direccion de Correos.

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

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 6 de 1873.

Considerando: que la tarifa vijente, que establece el Reglamento de 4 de Noviembre de 1863, para el pago de los caballos de carga ó de tiro en las postas nacionales, no compensa en la actualidad á los maestros de ellas los servicios que prestan; que esto produce graves inconvenientes para el tránsito por las postas, y dá motivo á que sus encargados cobren algunas veces arbitrariamente el doble y aun mas de lo señalado en la tarifa; que por lo tanto es justo y necesario aumentar su valor; y que en tal caso, lo es tambien subir el precio del pasaje en las sillas-correos y mensajerias subvencionadas; con lo espuesto por la Direccion General de Correos y el Inspector de postas y caminos de la linea del Norte.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Por cada caballo de carga ó de tiro, se pagará en las postas nacionales, real y medio boliviano por legua, en vez de un real que ahora se cobra, y dos y medio reales por la misma distancia, en las postas situadas en las capitales de Provincia, hasta la primera posta de salida, no de entrada.

Art. 2^o Auméntase el costo del pasaje en las sillas-correos á 24 centavos fuertes por legua, y en las mensajerias subvencionadas, como sigue:

Asiento de Cupé, máximun. . . .	24	c'ts. ftes.
« de Rotonda, »	18	« »
« de Pescante, »	13½	« »

Art. 3^o Los maestros de posta que cobrasen mas de lo que expresa el artículo 1^o por caballos de carga ó de tiro, ó por los de silla y servicio de postillones que designa el Reglamento

referido, devolverán el exceso que recibiesen, y pagarán una multa que no baje de cinco pesos ni esceda de veinte; multa que deben hacer efectiva los inspectores de postas y caminos, ó los respectivos administradores de Correos, en su defecto.

Art. 4^o Quedan vijentes las disposiciones del citado Reglamento, que no se opongan á las del presente decreto, ó á otras que lo hubiesen modificado.

Art. 5^o Este decreto empezará á rejir desde el 10 de Octubre próximo.

Art. 6^o Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 11 de 1873.

En uso de las facultades que confiere al P. E. la ley de Presupuesto.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Establécense Estafetas en todas las Colonias que se espresan á continuacion con la dotacion siguiente: «Franck» «Las Tunas,» «Cavour» y «Grutti» con cinco fuertes mensuales cada una, y San Agustin, Humboldt y Helvecia, con diez fuertes cada una.

Art. 2^o Nómbrase para Administrador de la Estafeta de Franck, á D. Augusto Hosch; para la de Las Tunas á D. David Favre; para la de San Agustin á D. Pablo Penet; para la de

Cavour á D. Pedro Eves; para la de Humboldt á D. Roberto Zehnder; para la de Grutti á D. José Keller; y para la de Helvecia á D. Federico Carril (hijo).

Art. 3^o Este gasto se imputará al inciso 4^o ítem 1^o «Para establecer nuevas oficinas y mejorar otras» del Presupuesto de este Departamento y se pagará por la Administracion de Rentas de Santa-Fé, á la Administracion de Correos del mismo punto.

Art. 4^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Contrato para el transporte por Correos á caballo de la correspondencia de la Ciudad de Santa-Fé á las Colonias Franck y Las Tunas.

El Administrador de Correos, por autorizacion del Director General de Correos de la República Argentina, por una parte, y el Sr. D. Juan Falcó por la otra, han convenido en celebrar y celebrado el siguiente contrato:

Art. 1^o D. Juan Falcó se obliga á transportar la correspondencia que en forma regularizada, y convenientemente cerrada y sellada, le fuere entregada por las oficinas de Correos de y para los pueblos comprendidos en la línea que debe servir y son los siguientes: Santa-Fé, Franck y Las Tunas.

Art. 2^o El servicio se hará por Correos á caballo, haciendo un viaje semanal redondo.

Art. 3^o El orden de marcha é itinerario de los Correos á caballo se hará por el Administrador de Correos, teniendo en vista la llegada y salida de los vapores.

Art. 4^o El contratista es responsable de la correspondencia que se le confiare, y se compromete á su entrega sin demora y en buena condicion.

Art. 5^o Por los casos de demora ó violacion, será penado con arreglo á la Ley de Justicia Nacional; y por los casos de pérdida ó deterioro sufrirá una multa de cien pesos fuertes y cincuenta pesos fuertes, respectivamente.

Art. 6^o En remuneracion de todo el servicio que por este contrato se obliga á hacer el Sr. Falcó, el Gobierno Nacional le abonará la subvencion mensual de *quince* pesos fuertes, necesitando el contratista para el percibo de la subvencion, los comprobantes de haber llenado su compromiso, otorgados por el Administrador de Correos.

Art. 7^o El presente contrato durará por el término de dos años, que se contarán desde el 1^o de Setiembre del presente año, y para el fiel cumplimiento del presente contrato, firmamos dos de un tenor y para un solo efecto, previa aprobacion del Sr. Director General de Correos, para cuyo efecto se le elevará orijinal.

Santa-Fé, Agosto 24 de 1873.

Juan G. Helbling.
Juan Bautista Falcó.

Buenos Aires, Agosto 27 de 1873.

Conforme—

POSADAS.

Contrato para el transporte de la correspondencia, de la ciudad de Santa Fé á la Colonia «San Agustín.»

El Administrador de Correos, por autorizacion del Director General de Correos de la República Argentina, por una parte, y el Sr. D. Juan Falcó por la otra, han convenido en celebrar y celebrado el siguiente contrato:

Art. 1º D. Juan Falcó se obliga á transportar la correspondencia que en forma regularizada, y convenientemente cerrada y sellada, le fuere entregada por las oficinas de Correos y para los pueblos comprendidos en la línea que debe servir y son los siguientes: «Santa-Fé» y «San Agustín.»

Art. 2º El servicio se hará por la misma Mensajería-Correo de San Carlos, en los dos viajes semanales que por contrato vijente está obligado á hacer desde Santa-Fé hasta San Carlos, quedando así incluida en la línea la Colonia «San Agustín.»

Art. 3º D. Juan Falcó se obliga á llenar todas las condiciones estipuladas en su contrato celebrado con el señor Director General de Correos para el transporte de la correspondencia de Santa-Fé á San Carlos tanto en lo que se relaciona á la seguridad y responsabilidad de la correspondencia, como á dar un asiento gratis á disposicion del Gobierno Nacional.

Art. 4º En remuneracion de este servicio, el Gobierno Nacional le abonará la subvencion mensual de diez pesos fuertes.

Art. 5º Para percibir el contratista la subvencion estipulada, debe presentar los comprobantes de haber llenado su compromiso, otorgados por el Administrador de Correos.

Art. 6º El presente contrato tendrá la duracion del contrato vijente y celebrado con el mismo señor Falcó para el transporte de la correspondencia á San Carlos, y para el fiel cumplimiento del presente contrato, firmamos dos de un tenor

y para un solo efecto, prévia aprobacion del señor Director General de Correos, para cuyo efecto se le elevará orijinal.
Santa-Fé, Agosto 21 de 1873.

Juan G. Helbling.
Juan Bautista Falcó.

Buenos Aires, Setiembre 27 de 1873.

Conforme:

Posadas.

Contrato para el transporte de la correspondencia de la Ciudad de Santa-Fé á las Colonias «Cavour,» «Humboldt,» y «Grütli.»

El Administrador de Correos, en representacion del señor Director General del ramo de la República Argentina, por una parte, y el señor D. Cárlos Henry por la otra, han convenido en celebrar y celebrado el siguiente contrato:

Art. 1^o D. Cárlos Henry, se obliga á transportar la correspondencia que en forma regularizada, y convenientemente cerrada y sellada, le fuere entregada por las oficinas de Correos de y para los pueblos comprendidos en la línea que debe servir y es la siguiente: de Santa-Fé á las Colonias «Cavour,» «Humboldt» y «Grütli.»

Art. 2^o El servicio se hará por Mensagerías desde Santa-Fé hasta «Humboldt,» y por Correo á caballo desde «Humboldt» á «Grütli.»

Art. 3^o El viage será semanal, reservándose el Administrador de Correos de Santa-Fé el derecho de la fijacion del itinerario.

Art. 4^o El contratista es responsable de la correspondencia que se le confiare y se compromete á su entrega sin demora y en buena condicion.

Art. 5^o Por los casos de demora ó violacion, será penado con arreglo á la Ley de Justicia Nacional; y por los casos de pérdida ó deterioro, sufrirá una multa de cien pesos fuertes y cincuenta pesos fuertes respectivamente.

Art. 6^o En cada viage que haga la Mensageria del señor Henry, habrá en ella un asiento gratis á disposicion del Gobierno Nacional, que podrá ser ocupado por sus comisionados, presentando orden por escrito de la autoridad que acordare el pasage; y cuando el Administrador de Correos la diere, remitirá á la Direccion General de Correos copia del boleto otorgado, especificando el nombre de la persona y la orden por la cual se le otorgare el pasage.

Art. 7^o En remuneracion de todo el servicio que por este contrato se obliga á hacer el señor Henry, el Gobierno Nacional le abonará la subvencion mensual de *cuarenta* pesos fuertes.

Art. 8^o Para percibir el contratista la subvencion estipulada, debe presentar los comprobantes de haber llenado su compromiso, otorgados por el Administrador de Correos.

Art. 9^o El presente contrato tendrá tres años de duracion, que se contarán desde el dia primero de Setiembre del presente año; y para el fiel cumplimiento del presente contrato, firmamos dos de un tenor y para un solo efecto, previa aprobacion del señor Director General de Correos, para cuyo objeto se le elevará original.

Santa-Fé, Agosto 21 de 1873.

Juan G. Helbling.
Cárlos Henry.

Buenos Aires, Agosto 27 de 1873.

Conforme:

Posadas.

Dirección General de Correos.

Buenos Aires, Agosto 27 de 1873.

A S. E. el señor Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias

En consonancia con los términos de la nota que V. E. se sirvió dirijirme el 11 del corriente, se han celebrado en Santa-Fé los contratos que originales tengo el honor de elevar á V. E. para su aprobación. Por estos contratos se estipula, 1^o el establecimiento de una mensageria-correo, que haga dos viajes semanales entre esa Ciudad y «San Agustín,» con una subvención de diez pesos fuertes al mes; 2^o el establecimiento de otra mensageria-correo de Santa-Fé á las Colonias «Cavour» y «Humboldt», y de un correo á caballo de «Humboldt» á la Colonia «Grütti», servicio semanal, subvención cuarenta pesos fuertes al mes; y 3^o un correo á caballo, también semanal, de Santa-Fé á las Colonias «Franck» y las «Tunas», con una subvención de quince pesos fuertes al mes.

Las Estafetas á crearse y rentarse son siete: «Franck», «Las Tunas», «Cavour» y «Grütti», con una dotación de cinco pesos fuertes mensuales cada una; y «San Agustín», «Humboldt» y «Helvecia» con diez pesos fuertes.

Para desempeñarlas propongo las personas siguientes: para Administrador de la Estafeta de Franck, D. Augusto Hosh; Las Tunas, D. David Favre; San Agustín, D. Pablo Ferret; Cavour D. Pedro Eves; Humboldt, D. Roberto Sanhder; Grütti, D. José Keller y Helvecia D. Federico Carril (hijo). La asignación á estas Estafetas como las subvenciones, deben abonarse salvo el mejor parecer de V. E., por la Administración de Rentas de Santa-Fé, á la Administración de Correos en esa ciudad.

Dios guarde á V. E.

G. A. de Posadas.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 1^o de 1873.

Informe la Contaduria General.

FRIAS.

Exmo. Señor.

A juicio de la Contaduria V. E. debe prestar su aprobacion superior á estos contratos elevados por la Direccion General de Correos.

Buenos Aires, Setiembre 4 de 1873.

Santiago S. Cortinez.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 11 de 1873.

Apruébanse los tres contratos adjuntos, comuniquese á quienes corresponda, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 20 de 1873.

En virtud de lo espuesto por la Contaduria General y la Direccion de Correos, pase al Ministerio de Hacienda, para que

mande abonar á los Sres. Matti y Piera como representantes de D. David Bruce, la cantidad de doscientos pesos fuertes, que se les mandó descontar de la subvencion correspondiente al mes de Julio último imputándose esta suma al inciso 13 item 1^o del Presupuesto de este Departamento; y en atencion á la necesidad que hay de conservar por la via fluvial la comunicacion con el Paraná y Santa-Fé, aumentase hasta setecientos (700 ps. fts.) la espresada subvencion, restableciéndose inmediatamente los dos viages hasta dichas ciudades, con arreglo al contrato sobre la materia, mientras dure la actual situacion de la Provincia de Entre-Rios, ó hasta cuando el Gobierno lo juzque conveniente; debiendo en el primer caso, cesar el aumento de la subvencion y hacerse el servicio como antes con la subvencion actual.

Comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIÁS.

*Contrato para el servicio de un vapor correo en la línea de
Buenos Aires, Bahía Blanca y Patagones.*

El Director General de Correos por una parte, y por la otra los Sres. Aguirre y Murga, convienen en el siguiente

CONTRATO :

Art. 1^o Los Sres. Aguirre y Murga se obligan á mantener en la carrera de Buenos Aires, Bahía Blanca y Patagones el vapor nacional «Patagones» haciendo un viaje al mes, tanto de ida como de regreso, siendo entendido que tocará en Bahía

Blanca una vez en cada viage redondo, alternando de manera que unos meses lo haga de ida y otros de regreso.

Art. 2^o El orden de marcha se anunciará mensualmente en los diarios, tres dias antes de la salida del vapor, debiéndose avisar con igual ó mayor anticipacion á la Administracion de Correos.

Art. 3^o Por cada viaje que se dejáre de hacer se descontará una parte proporcionada de la subvencion ; pudiendo los Sres. Aguirre y Murga sustituir el «Patagones» por otro vapor de iguales ó mejores condiciones.

Art. 4^o Los Sres. Aguirre y Murga se comprometen á balizar el canal de entrada del puerto de Bahía Blanca á los tres meses de aprobado este contrato dentro de cuyo término darán cuenta al Gobierno de la operacion practicada acompañando un plano del canal y colocacion de las boyas con las instrucciones necesarias para la navegacion.

Art. 5^o Se obligan igualmente á transportar todos los pasajeros y carga que el Gobierno necesitáre despachar de un punto á otro de la carrera ; así como la correspondencia pública, quedando sujetas á las penas pecuniarias y corporales que establecen las leyes y decretos vigentes, ó que se dictáren por pérdida, deterioro ó violacion de esta salvo caso fortuito, como por la conduccion de cartas fuera de balija ó sin franqueo.

Art. 6^o Por toda remuneracion de los servicios estipulados en los artículos que preceden, percibirán los Sres. Aguirre y Murga la subvencion mensual de *mil trescientos* pesos fuertes, que se abonará por la Tesorería General de la Nacion, prévia presentacion de certificado de la Direccion General de Correos que compruebe haberse hecho el servicio.

Art. 7^o El presente contrato tendrá un año de duracion, y sus efectos, se contarán desde el diez y ocho de Setiembre último.

En fé de lo cual, hemos firmado dos ejemplares de un mis-

mo tenor y para un solo efecto en Buenos Aires á veinte de Octubre de mil ochocientos setenta y tres.

G. A. de Posadas.
Aguirre y Murga.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 23 de 1873.

Apruébase en todas sus partes el contrato que precede, comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 5 de 1873.

En virtud de lo espuesto por la Direccion General de Correos y lo informado por el Inspector de Postas y Caminos D. José Cortés Funes, respecto al estado de aquellas, en la seccion á su cargo.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Entréguese por la Tesorería General tresmil pesos bolivianos, ó su equivalente en pesos fuertes, á la Direccion General de Correos, para la habilitacion de las siguientes postas en la carrera de Córdoba á Catamarca, á saber: «Los

Pozos», «Quilino» «San José» «San Miguel», «San Antonio» «Valde», «Estanque» y «Velasquez».

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

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 6 de 1873.

Vistas las propuestas presentadas en virtud del decreto de 18 de Octubre de 1873 para el servicio de Mensajerías; considerando que son mas ventajosas las que abajo se espresan: con lo espuesto por la Dirección de Correos y la Contaduría General.

El Presidente de la República—

ACUERDA Y DECRETA :

Art. 1^o Acéptase la propuesta de D. Pedro L. Ramayo, bajo la fianza que ofrece de D. Guillermo Matti, para las líneas de Córdoba á Jujuy, por *setecientos noventa pesos fuertes* mensuales, la de Rio 4^o á San Juan por *seiscientos noventa pesos* y la de San Juan á San Luis, por *trescientos pesos*.

Art. 2^o Acéptase igualmente la propuesta de D. Santiago Diaz bajo la fianza de D. Vicente Ocampo, para la línea de Córdoba á Catamarca y la Rioja, de *novecientos pesos* mensuales.

Art. 3^o Autorízase al Director General de Correos, para celebrar los correspondientes contratos, que someterá á la

aprobacion del Gobierno, en la intelijencia de que el viaje que deben hacer dichas Mensajerias, ha de ser semanal, esceptuando la linea de San Luis á San Juan, en la que se harán dos viajes redondos al mes; que no se admite el artículo 41 de la propuesta del Señor Ramayo; y que ha de estipularse una multa para el caso en que los empresarios falten á su contrato.

Art. 4^o Comuniquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

C. TEJEDOR.

LUIS L. DOMINGUEZ.

JUAN C. ALBARRACIN.

Contrato para el servicio de Mensajerias en las líneas del Norte y Oeste.

El Director General de Correos, por una parte, y D. P. L. Ramayo por la otra, celebran el siguiente contrato:

Art. 1^o D. Pedro L. Ramayo, se obliga á establecer desde el 1^o de Enero del año entrante de 1874, un servicio de Mensajerias, que atienda puntualmente al movimiento de pasajeros y de encomiendas, en las tres líneas siguientes: 1^o de Córdoba á Jujuy, pasando por las ciudades de Santiago del Estero, de Tucuman y de Salta; 2^o de Rio 4^o á San Juan, pasando por las de San Luis y de Mendoza; y 3^o de San Luis directamente á San Juan.

En las dos primeras líneas, deberá hacerse un viaje de ida y otro de vuelta, cada semana; y en la tercera, dos viajes de ida y dos de vuelta, cada mes; debiendo advertirse que si en esta

última línea, el Gobierno no hubiese habilitado convenientemente el camino y las Postas hasta el 1^o de Marzo próximo cesará desde entonces en el Empresario, la obligación de continuar haciendo en ella, el servicio de las Mensajerías.

Art. 2^o El Empresario se obliga también á conducir las encomiendas que se quieran remitir por el Gobierno Nacional ó por sus Agentes, en las líneas referidas; no debiendo exceder de ocho arrobas el peso total de las que debe llevar gratis, en cada viaje, inclusa la correspondencia pública, publicaciones oficiales, papel sellado etc.

Art. 3^o El Empresario, de acuerdo con el Director General de Correos, ó en defecto de éste, con los señores Administradores de Correos respectivos, determinará los días de entrada y de salida de las Mensajerías.

Art. 4^o El Empresario contrae la obligación de pagar una multa de cien pesos fuertes al Tesoro Nacional, en cada vez que sin causa justificada, suspenda la salida regular de las Mensajerías según lo que se determina en el artículo anterior.

Art. 5^o El contratista deberá tener sus agentes en todas las Capitales de Provincia, como en el Rosario y demás pueblos de importancia por donde deban transitar sus Mensajerías, para que reciban y remitan directamente con seguridad, á su destino, las encomiendas que el público les confiare; fijándose la ciudad del Rosario como residencia legal de la empresa, según lo establecen sus Estatutos.

Art. 6^o Los carruajes que emplee el empresario para hacer el servicio de las líneas mencionadas, deberán ser bien contruidos, fuertes y á propósito para el objeto á que son destinados.

Art. 7^o El servicio de las Mensajerías, por las Postas, se hará con estricta conformidad al Reglamento de 4 de Noviembre de 1863 y á las demás disposiciones dictadas subsiguientemente, sobre la misma materia; correspondiendo á los Administradores de Correos respectivos, vijilar el cumplimiento

de ellas, y al Gobierno atender á la reparacion de los puentes y de los caminos, asi como al establecimiento y habilitacion de las postas.

Art. 8^o El Empresario, por su parte, se compromete á respetar y observar esas mismas disposiciones, en cuanto á él se refieren, sujetándose á lo que marcan las tarifas establecidas sobre precios de pasajes, número de pasajeros y peso de la carga que deben llevar los carruajes, etc.

Art. 9^o El Gobierno queda eximido de reembolzar al Empresario, el exceso de postaje ó postajes extraordinarios que él pagare desde que principie á rejir el presente contrato, pudiendo reclamarlo solamente de los Maestros de Posta que lo hubieren cobrado indebidamente.

Art. 10 El Gobierno Nacional abonará mensualmente al Empresario, por el servicio que éste se compromete á hacer, en las tres citadas lineas, las siguientes cantidades: *setecientos noventa* pesos fuertes por la línea de Córdoba á Jujuy; *seiscientos noventa* pesos fuertes por la de Rio 4^o á San Juan; y *trescientos* pesos fuertes por la de San Luis á San Juan, pagaderas todas estas cantidades, al principio de cada mes, por la Administracion de Rentas Nacionales del Rosario.

Art. 11 Tambien será pagado al Empresario, por la misma Administracion de Rentas del Rosario, en presencia de los comprobantes respectivos, cualquier otro servicio extraordinario, de pasajes, remision de encomiendas, etc., que hiciese la Empresa por cuenta del Gobierno Nacional.

Art. 12 D. Pedro L. Ramayo para asegurar el fiel cumplimiento de los deberes que contrae por el presente contrato, obliga el tren rodante de que dispone la Empresa que representa y ademas, presenta como fiador al Sr. D. Guillermo Matti, quien en prueba de su aceptacion, firma tambien estas estipulaciones.

Art. 13 El presente contrato empezará á rejir desde el 1^o de Enero de mil ochocientos setenta y cuatro y durará hasta

el 31 de Diciembre de mil ochocientos setenta y seis; debiendo hacer constar mensualmente, el empresario ante el Administrador de Rentas del Rosario, por medio de la Administracion de Correos de la misma ciudad, haber cumplido el servicio á que se compromete.

Art. 14 El contratista, sus agentes y demas empleados en el servicio de las Mensajerias, serán eximidos del servicio militar; para lo cual tendrán un certificado otorgado por el Director General de Correos; así como el material y las Agencias de la Empresa, estarán libres de patentes y de gabelas en las provincias.

Art. 15 Este contrato se elevará al Exmo. Gobierno, á los efectos consiguientes; conservándose una cópia de él en el Archivo de la Direccion General de Correos, y entregándose otra al Empresario.

Buenos Aires, Diciembre 6 de 1873.

*G. A. de Posadas—P. L. Ramayo—
G. Matti.*

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 6 de 1873.

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

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Casa de Correos de Buenos Aires

ESPECIFICACION

Condiciones generales

Art. 1^o Esta especificacion se refiere á la construccion de un edificio para la Administracion Central de Correos Nacionales, comprendiendo todas las obras de escavacion, movimientos de tierra, albañilería, carpinteria, herreria, pintura, vidrios, plomeria y demás obras accesorias que sean necesarias al perfecto complemento del edificio, con exepcion de la pintura y blanqueo de las paredes.

Art. 2^o El edificio se construirá en la ciudad de Buenos Aires, sobre una parte del terreno que parcialmente ocupa la casa de Gobierno actual, y tendrá tres frentes que miran respectivamente al Norte, á la Plaza 25 de Mayo y á la calle de la Victoria.

Art. 3^o El edificio se compondrá de cuatro pisos, es decir: sótanos, piso bajo, primer piso y barandillas, y será construido en estricta conformidad con los planos que se acompañan á esta especificacion y con los planos detallados que durante el curso de los trabajos serán suministrados por la Oficina de Ingenieros Nacionales.

Art. 4^o Es espresamente entendido que en la ejecucion de la obra, se pondrá el mayor esmero y que los materiales empleados serán de los mejores de su clase. El todo será hecho á entera satisfaccion del Gobierno ó del Injeniero Inspector que se nombrará para vijilar los trabajos. Dicho Injeniero tendrá la facultad de rechazar todo ó parte de la obra que con respecto á la ejecucion ó materiales empleados, no estan conforme con esta especificacion ó con los planos adjuntos ó mas tarde suministrados.

Art. 5^o El contratista no podrá introducir ninguna modificacion en los planos sin prévio consentimiento del Injeniero

Inspector, quien las hará por escrito. Sin embargo, el contratista tendrá la obligacion de ejecutar sin indemnizacion ninguna, las modificaciones que dicho Inspector encontrara conveniente hacer en los planos orijinales sino alterasen sensiblemente el costo ó el carácter de la obra. En caso que hubiera tal alteracion, el costo aumentado ó disminuido se calculará en la misma proporcion del precio contratado con respecto al presupuesto.

Art. 6^o Será espresamente entendido que cualquiera obra de menor importancia que no sea indicada en los planos y mencionada en esta especificacion, pero que razonablemente pueda considerarse como perteneciente á la construccion del edificio, será ejecutada por el contratista; sin que por esto pueda pretender ninguna indemnizacion especial, á mas de la suma fijada en el contrato.

Art. 7^o El contratista no podrá ceder á otro la ejecucion de ninguna parte de la obra, sin permiso dado por escrito por el Ingeniero Inspector y tal permiso no librárá al contratista de la responsabilidad con respecto á la calidad de los materiales ó á la ejecucion del trabajo.

Art. 8^o La obra será concluida con todos sus detalles y debidamente entregada al Gobierno Nacional, dentro del término de (15) quince meses contados desde la fecha en que se firme el contrato. Por cada mes ó parte de un mes que retarde la conclusion de la obra, el Gobierno deducirá del saldo que debe abonarse al contratista 2,000 pesos fuertes, concediendo el Gobierno una prima de igual cantidad por cada mes que se anticipe la conclusion de la obra.

Art. 9^o El contratista mantendrá el edificio en buen estado por el término de un año despues de la entrega de la obra, y estará obligado á reparar cualquier defecto que durante este tiempo surgiere y que pudiera considerarse como proveniente del mal material empleado ó de mala ejecucion.

Limpieza del sitio y movimientos de tierra

Art. 10. El porton de entrada á la casa de Gobierno Nacional y los muros al rededor del sitio, serán demolidos por cuenta del contratista; quedando de su propiedad los materiales sacados.

Los escombros y la tierra que se deben sacar para echar los cimientos y para la construccion de los sótanos, serán llevados del sitio á puntos dentro de la ciudad conforme á las ordenanzas municipales vigentes, ó á las órdenes del Gobierno. Cuando se hayan concluido tales escavaciones, será bien allanado y apisonado el sitio del edificio.

Albañilería

Art. 11. Las dimensiones de los ladrillos que se empléen en la obra, serán de 33 centímetros de largo por 16 centímetros de ancho y 6 centímetros de alto. Serán de buen material, duros, de grano uniforme, bien cocidos y libres de hendiduras y huecos. Cada ladrillo antes de asentarlo en mezcla, deberá ser completamente sumergido en agua.

Art. 12. Las mezclas se harán de cal de Córdoba de la mejor clase y de arena limpia de Montevideo y no se debe preparar á la vez, cantidad mayor de la que sea suficiente para el uso del dia.

Las proporciones de las mezclas que se usen serán las siguientes:

Para los cimientos y los muros, una parte de cal y tres de arena.

Para revoque exterior, una parte de cal, cuatro de arena y una de tierra romana.

Para los revocos interiores, una de cal, dos de arena.

Para las azoteas y los albañiles, una parte de tierra romana, dos de cal y cinco de arena.

Para los cornisas, una parte de tierra romana y una y medio

de arena. La tierra romana será de la especialmente aprobada por el Ingeniero Inspector de la obra.

Las mezclas serán bien trabajadas, debiendo ser bien confectionadas sobre piso de piedra ó de madera y hasta que tenga una igual y propia consistencia. La cal en depósito será conservada de tal manera que no pierda sus buenas propiedades por ser espuesta á la accion del aire.

Art. 13. Los cimientos se pondrán en general á un metro y medio abajo del nivel del piso bajo, pero en el caso que no se encuentre el terreno firme, estos deberán ser puestos á la profundidad indicada por el Ingeniero Inspector. Tendrán todos un ancho de treinta centímetros mayor de las paredes correspondientes.

Art. 14. Se pondrá entre todos los cimientos y las paredes una capa de asfalto para impedir que suba la humedad del suelo al edificio.

Art. 15. Las paredes se construirán segun las dimensiones indicadas en los planos y deberán levantarse tanto como sea posible simultáneamente. Durante la construccion de las paredes, la superficie superior de ellas será cubierta de tablas, cuando á juicio del Ingeniero Inspector se necesite. El Ingeniero tiene facultad de hacer suspender los trabajos, cuando el tiempo sea desfavorable á ellos.

Art. 16. Las bóvedas y los arcos serán contruidos con ladrillos de la mejor clase y serán siempre dispuestos verticales á la superficie curva del armazon. El armazon tendrá la mayor solidez y no podrá deshacerse sin la órden del Ingeniero Inspector.

Art. 17 Las maderas y cornizas se construirán segun los detalles que serán suministrados al contratista y las armaduras se harán siempre simultáneamente con las paredes.

Art. 18 Las columnas y los pilarcitos de las ventanas que dan á las calles, se harán de mármol blanco y de un solo pedazo; las demas decoraciones de las ventanas sobre dichas

columnas se harán con tierra romana á imitacion de mármol.

Art. 19 Las decoraciones interiores del salon y vestibulo, serán en tierra romana hechas segun dibujo de detalle.

Techos.

Art. 20 Los techos serán de dos clases, *azotea y tapados* con pizarra. Las *azoteas* serán construidas con tirantes y alfajías de las dimensiones que se indicarán en el párrafo «carpintería.» Encima de las alfajías se pondrán dos capas de ladrillos, una hilada de baldosas asentadas tambien en mezcla de tierra romana.

Las azoteas tendrán la inclinacion de uno en veinte y cinco. Se pondrá una faja de loza para cubrir el ángulo de interseccion con los parapetos para impedir las filtraciones.

La armadura de los techos de pizarra, será de pino de tea de la mejor clase y en conformidad con los planos detallados que se harán por las varias secciones y formas que enseñan los planos generales del edificio. Las pizarras que se empleen serán de primera calidad de *Bangor de Gales*, que se conocen por el nombre técnico de *Duchesses*, las cuales miden 24+12 pulgadas inglesas. La parte superior de los techos será constituida de una tablazon de pino de 19 milimitros de espesor y entre esta tablazon y las pizarras habrá unas alfajías de 57+19 milimitros, dejando así un espacio libre para la circulacion del aire. Las pizarras se sobrepondrán una á otra, siete centímetros, y cada una será clavada en las alfajías, con dos clavos de cobre del peso de diez y seis libras por cada mil clavos. Los adornos de los techos indicados por los planos serán de fierro fundido y tendrán la forma que se indicará en los detalles.

Revoques.

Art. 21 El revoque se hará sobre los dos lados de las paredes con la mezcla designada en el artículo 12, será bien alisado con regla y tendrá un espesor nunca mayor de doce milímetros. Las molduras y cornizas, serán hechas con el mayor esmero, según los detalles é instrucciones que se suministrarán oportunamente.

Cielos-razos y pisos.

Art. 22 Los cielos-razos, serán de yeso é independientes de los pisos y de los techos, colocándose las viguetas que han de sostenerlos un poco mas abajo que aquellos. Los cielos-razos, tendrán sus cornizas, medallones, florones y ventiladores, según los planos detallados.

Art. 23 El piso entero de los sótanos, se hará de la mejor piedra inglesa del «Condado de Jorkshire,» que tendrá un espesor de seis centímetros y será asentada en mezcla puesta encima de un lecho de escombros bien apisonados y nivelados. Toda la piedra será plana y bien canteada.

Art. 24 Los escalones de la entrada principal, serán de piedra inglesa en pedazos de dos metros de largo cuando menos. Serán bien canteadas con bordes perfectamente limpios y las uniones bien cerradas.

Art. 25 Los umbrales de las ventanas y de las puertas que dan al vestibulo y galerías, serán de mármol de 0,045 milímetros de espesor.

Art. 26 Los pisos del vestibulo, galerías y salones en el piso bajo y aquellos de las galerías y balcones en el piso alto, se harán de mármol de *Carrara*. Las lozas tendrán el espesor de 0,03 centímetros y 0,30 centímetros de lado. Serán de dos colores, es decir, blanco y *bardiglio*, y se asentarán en un lecho de mortero de la clase especificada para los revoques; alapa-

niéndola diagonalmente y con una á dos fajas á contacto de las paredes segun será indicado.

Art. 27 El piso del patio grande y las veredas se harán de piedra inglesa de la clase indicada en el artículo 23. Esta piedra será de la mejor calidad que se encuentra en el comercio y será asentada en mezcla igual á la empleada para las lozas.

Los cordones de las veredas y del patio grande serán formados por la misma clase de piedra, de un espesor de (15) quince centímetros.

Art. 28 El piso de las letrinas será de mármol como en el artículo 26 y el de los depósitos será de piedra inglesa. Todos los demas pisos de las oficinas y habitaciones serán de tablas de pino como están especificados en el párrafo «carpinteria.»

Escaleras.

Art. 29 Las escaleras entre el piso bajo y el primer piso serán de fierro y de mármol blanco de *Carrara*, con barandas de fierro fundido y pasa-manos de madera. Los escalones, contra-escalones y descansos serán todos de mármol y conforme á los dibujos que se suministrarán, y tendrán cinco centímetros de espesor los escalones y tres centímetros los contra-escalones.

Art. 30 Las escaleras entre el primer piso y las bohardillas serán de madera dura, con barandas de fierro fundido y pasa-manos de la misma madera.

Art. 31 Las escaleras entre el piso de las bohardillas y el techo de las cúpulas, se harán de fierro batido.

Veredas.

Art. 32 Las veredas públicas en la Plaza 28 de Mayo y en la calle de la Victoria, serán reconstruidas con piedra inglesa de cinco centímetros de espesor.

Los cordones de estas se harán de la misma clase de piedra y de 15 centímetros de espesor.

Sumideros y albañales.

Art. 33 Se construirán según los planos detallados, dos sumideros de diez y seis metros cúbicos de capacidad entre los dos. Serán revestidos con paredes de ladrillos de (0,30) treinta centímetros de espesor puestos en mezcla de tierra romana y tendrán un doble piso de baldosas asentado en mezcla de tierra romana sobre un techo de betún de veinte y cinco centímetros de espesor. Las paredes serán revocadas con una capa de un centímetro de tierra romana. Los sumideros tendrán caños respiradores que sobresalgan arriba de los techos.

Para las letrinas se colocarán water-closets.

Art. 34 Los albañales que se construirán para llevar el agua de lluvia conforme á los planos detallados, se harán de ladrillo al fondo, y los costados forrados adentro con baldosas puestas en mezcla de tierra romana.

Obras de fierro.

Art. 35 El fierro fundido será de fundición gris y todos los objetos del edificio que deban hacerse de este metal tendrán superficies libres de ampollas y pajitas.

Las molduras y los adornos serán llenos y bien ajustados. El fierro batido será del mejor, bien amartillado ó arrollado y libre de cualquier defecto.

Art. 36 El armazón que forme las mámparas de cristal en los corredores del primer piso, será de fierro batido y se construirá de manera que se pueda abrir en parte para dar ventilación á los corredores y á los cuartos cercanos. Los fierros á T. que compondrán esta armazón, tendrán el espesor de siete milímetros.

Art. 37 Se colocarán sobre las azoteas ó en los puntos que

indique el Ingeniero, dos depósitos de agua, de donde se suplirá el edificio, debiendo colocar la cañería como se determinará oportunamente.

Art. 38 Los depósitos se construirán de planchas de fierro de siete milímetros de espesor con refuerzos de fierro á T. del mismo espesor, á cada sesenta centímetros de distancia y de fierro á \perp de 10 milímetros de espesor en los ángulos. Los depósitos tendrán una capacidad de tres métrros cúbicos de agua cada uno.

Carpinteria.

Art. 39. La tiranteria del entre-piso, será compuesta de madera dura de 23+10 centímetros y alfajias de siete y medio por 2 cent. Los tirantes se colocarán á 45 centímetros de distancia entre uno y otro. Se harán las bovedillas asegurando los litoncitos á los tirantes por medio de tornillos.

Art. 40. Los pisos de tabla serán de pino machembradas y clavadas en el machembre; las tablas tendrán tres centímetros y medio de espesor y una anchura constante que no pase de ocho centímetros.

Art. 41. Los tirantes para soportar las azoteas, serán de Urunday, de una seccion de 8 por 23 centímetros de espesor, colocados á 40 centímetros de distancia uno de otro. Las alfajias serán dobles, de la misma clase de madera y tendrán una seccion de 75 milímetros por 15 milímetros.

Art. 42. Las vigas serán derechas y libres de hendiduras ú otros defectos. Antes de colocar los tirantes de los entrepisos y de las azoteas, se les dará una mano de pintura de alquitran caliente en la parte que entra en el muro.

Art. 43. Todas las puertas y ventanas, tendrán marcos de algarrobo. Las ventanas y puertas exteriores, se fabricarán del mejor cedro, siendo absolutamente prohibido el empleo de parte de madera que es nueva y blanca. El espe-

sor de la madera ya labrada, será de 75 centímetros. Las demas puertas y ventanas, serán de pino blanco y la madera tendrá el espesor indicado. Todas las ventanas y puertas interiores, tendrán forros y contra-marcos con molduras, de las cuales, cuando sea necesario, serán suministrados los dibujos por el Ingeniero Inspector, juntos con los detalles de las puertas y ventanas. Las puertas de entrada se harán conforme á los dibujos de detalle.

Art. 44. Las visagras y cerraduras correspondientes de las puertas y ventanas, serán de primera clase y aprobadas por el Ingeniero Inspector antes de ser colocadas. Las cerraduras de todas las puertas serán embutidas.

Art. 45. Las ventanas de las tres fachadas, con escepcion de las circulares del piso de boardillas, serán provistas de persianas de cedro en hojas.

Art. 46. Los vidrios para las ventanas, tendrán el espesor de dos y medio milímetros, serán llanos, bien claros y transparentes, y sin ampollas. Los vidrios de las mamparas, serán en parte colorados y deslustrados segun sea indicado.

Art. 47. Los zócalos del salon y de la sala para consultas del Director, serán de cedro de 1.30 metros de altura y de tablas de 5 centímetros de espesor, con cornizas y molduras, segun los dibujos á suministrar. Las demas piezas tendrán zócalos de 0.45 de alto y serán de tablas de pino de 0.05 de espesor.

Plomeria.

Art. 48. Los caños para el desagüe de los techos se harán de zinc de la mejor clase del N^o 14. Su cantidad de diámetro serán indicadas por el Ingeniero Inspector.

Art. 49. Se pondrán ocho *Walter closets* é igual número de orinales de modelo aprobado por el Inspector, con un servicio completo de caños de plomo, correspondientes á los depósitos de agua y á los cuclideros.

Art. 50. La cubierta de los corredores en el primer piso, será de fierro galvanizado y ondulado del N° 18 (Italian gange) y serán asentados en una tablazon con clavos de fierro galvanizado.

Pinturas.

Ar. 51. Todas las puertas y ventanas exteriores y lo que es de cedro, serán pintadas con tres manos de pintura de aceite y una de barniz y las otras puertas y ventanas, zócalos y demas de madera de pino, serán pintadas con tres manos de pintura y una de barniz con los colores que se elijiesen.

Art. 52. Toda obra de fierro será pintada con tres manos de pintura de la clase, de los colores y de la manera que indique el Inspector del trabajo.

El pago.

Art. 53. El pago se hará en cuatro cuotas iguales, del siguiente modo: La primera al firmar el contrato; la segunda cuando á juicio del ingeniero Inspector se hubiese ejecutado una parte del edificio del valor de la tercera parte de la cantidad contratada; la tercera cuando se hubieren hecho todos los techos, y finalmente la última, cuando todo el edificio fuese concluido y recibido á entera satisfaccion del Inspector.

Art. 54. El contratista presentará un fiador á entera satisfaccion del Gobierno, que garanta el fiel cumplimiento de lo que se estipule, debiendo durar la garantia hasta un año despues de entregada la obra, tiempo en el que el contratista estará obligado á mantener el edificio en perfecto estado y á efectuar las reparaciones necesarias que resultasen del empleo de malos materiales ó defectos de ejecucion.

Buenos Aires, Setiembre 9 de 1873.

Pompeyo Moneta.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 9 de 1873.

En uso de la facultad que confiere al Poder Ejecutivo la ley de 5 de Octubre de 1872, para la construccion entre otros de un edificio destinado á casa de correos en esta ciudad.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Sácase á licitacion la construccion del espresado edificio, bajo las bases que ha formulado la Oficina de Ingenieros y que se publicarán junto con este decreto.

Art. 2^o Las propuestas se presentarán selladas y lacradas en el Ministerio del Interior, hasta las 12 del dia 10 de Noviembre próximo, y se abrirán en presencia de los interesados que quisieren concurrir ; siendo entendido que no se adquiere ningun derecho por el hecho de presentar propuestas, y que no se tomará en cuenta la que pasara de 108,000 ptes., que ha presupuestado dicha Oficina para esa obra ; debiéndose tambien ofrecer en ellas un fiador abonado que garanta el cumplimiento del contrato respectivo.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 9 de 1874.

Vistas las propuestas presentadas para la construccion de una casa de Correo, en virtud del decreto de 9 de Octubre

último y resultando ser mas ventajosa la de los Señores Pedro Franchi y Cia., que ofrecen hacerlo por la suma de 90,000 fuertes, bajo la garantia de D. Guillermo Matti, con lo informado por la Oficina de Ingenieros.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Acéptase la mancionada propuesta, bajo la garantia ofrecida.

Art. 2^o Pase este espediente al Escribano General de Gobierno para que reduzca á escritura pública la propuesta de los Sres. Pedro Franchi y Cia.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Contrato para el servicio de Mensajerias en la carrera de Córdoba á Catamarca y la Rioja.

El Director General de Correos por una parte y D. Santiago Diaz por la otra, han celebrado el siguiente contrato:

Art. 1^o Don Santiago Diaz se obliga á establecer desde el 1^o de Enero del año entrante de 1874, un servicio de Mensajerias haciendo un viaje redondo por semana de Córdoba á Catamarca y otro viaje redondo por semana en combinacion con aquel, de la Posta de «Don Diego» á la ciudad de la Rioja.

Art. 2^o El Empresario se compromete á conducir las encomiendas que se quieran remitir por el Gobierno Nacional ó por sus Ajentes en los pueblos referidos; no debiendo esceder

de ocho arrobas el peso total de las que debe llevar gratis en cada viaje, incluso la correspondencia pública, publicaciones oficiales, papel sellado, etc.

Art. 3^o El Empresario de acuerdo con el Director General de Correos, ó en defecto de este con los Sres. Administradores de Correos respectivos, determinará los días de entradas y de salidas de las Mensajerías.

Art. 4^o El Empresario contrae la obligación de pagar una multa de *cien pesos fuertes* al Tesoro Nacional, en cada vez que sin causa justificada suspenda la salida regular de las Mensajerías, según lo que se determina en el artículo anterior.

Art. 5^o El contratista deberá tener sus Agentes en todas las capitales de provincia por donde transitan sus Mensajerías, como también en esta ciudad y en la del Rosario para que pueda remitirse con toda seguridad las encomiendas que el público les confiare; fijándose la ciudad de Córdoba como residencia legal de la Empresa.

Art. 6^o Los carruajes que emplee el Empresario deberán ser bien contruidos, fuertes y á propósito para el objeto á que son destinados.

Art. 7^o El servicio de Mensajerías por las Postas, se hará con estricta conformidad al Reglamento de 4 de Noviembre de 1863 y á las demas disposiciones dictadas subsiguientemente sobre la misma materia; correspondiendo á los Administradores de Correos respectivos vijilar el cumplimiento de ellas, y al Gobierno atender á la reparacion de los puentes y caminos, así como al establecimiento y habilitacion de las Postas Nacionales.

Art. 8^o El Empresario por su parte, se compromete á respetar y observar estas mismas disposiciones, en cuanto á él se refieren, sujetándose á lo que marcan las Tarifas establecidas, sobre precio de pasajes, número de pasajeros y peso de la carga que deben llevar los carruajes.

Art. 9^o El Empresario tiene derecho para establecer Pos-

tas y contratarlas para el servicio de Mensajerías de su Empresa siempre que esto sea de su cuenta particular.

Art. 10 El Gobierno Nacional abonará mensualmente al Empresario, por el servicio que este se compromete á hacer en la carrera referida la cantidad de *novecientos pesos fuertes* pagaderos al principio de cada mes por la Administracion de Rentas Nacionales del Rosario.

Art. 11 Tambien será pagado al empresario, por la misma Administracion, en presencia de los comprobantes respectivos, cualquier otro servicio extraordinario, como pasajes, remision de encomiendas, etc., que hiciere la empresa por cuenta del Gobierno.

Art. 12 D. Santiago Diaz, para asegurar el fiel cumplimiento de los deberes que contrae por el presente contrato, obliga el tren rodante de que dispone su empresa y además presenta como fiador al Sr. D. Vicente Ocampo, quien en prueba de su aceptacion firma tambien estas estipulaciones.

Art. 13 El viaje semanal por Mensajería de Córdoba á Catamarca lo hará el empresario en combinacion con la Mensajería de Catamarca á Tucuman; de tal manera que los pasajeros que de esta última ciudad quieran viajar á Córdoba por esta carrera, puedan hacerlo sin dificultad ninguna.

Art. 14 El contratista, sus agentes y demás empleados en el servicio de las Mensajerías y las Postas serán eximidos del servicio militar, para lo cual tendrán un certificado otorgado por el Director General de Correos; así como el material y las agencias de la empresa estarán libres de patentes y de gabelas en las Provincias.

Art. 15 El presente contrato empezará á rejir desde el 1^o de Enero de 1874 y durará hasta el 31 de Diciembre de 1876, debiendo hacer constar mensualmente el Empresario ante el Administrador de Rentas Nacionales del Rosario, por medio de la Administracion de Correos de Córdoba, haber cumplido el servicio á que se compromete.

Art. 16 Este contrato se elevará al Exmo. Gobierno á los efectos consiguientes; conservándose una cópia de él en el Archivo de la Direccion General de Correos y entregándose otra al Empresario.

Buenos Aires, Diciembre 9 de 1873.

G. A. de Posadas.

Santiago Diaz.

Vicente Ocampo.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 10 de 1873.

Apruébase en todas sus partes el contrato que precede; siendo entendido que el Gobierno no reembolsará el exceso de postaje ó postajes dobles que el empresario pagare.

Comuniquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 11 de 1873.

Visto lo espuesto por el Inspector de Postas y Correos, D. Julio Blanco, en el informe que la Direccion General de Correos acompaña á la presente nota; y siendo necesario proveer á las exigencias del servicio público que en él se manifiestan: librese la orden correspondiente para que, por la Tesoreria General, se entregue á dicha Direccion, la cantidad de mil pesos bolivianos, á fin de habilitar la Posta del «Desaguadero,» celebrando

el respectivo contrato y vuelva este expediente á la misma Direccion para que tome las medidas necesarias, con el objeto de que se efectúen las demas mejoras, que en el mismo informe se proponen, á saber: alquilar locales mas cómodos para la Administracion de Correos de San Luis y de San Juan; hacer las reparaciones que se indican en las tres casas de posta del camino de Mendoza á San Juan; aumentar una silla-correo cada semana en la línea del Oeste; y establecer la carrera de Mensajerias y sillas-correos por la Villa de Mercedes, habilitando al efecto las postas correspondientes, y pidiendo para todo en oportunidad, los fondos que se necesiten.

Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Direccion General de Correos.

Buenos-Aires, Diciembre 11 de 1873.

A. S. E. el señor Ministro del Interior. Dr. D. Uladislao Frias.

Tengo el honor de elevar á V. E. para su aprobacion, á los efectos que haya lugar el contrato celebrado por el Administrador de Correos del Paraná con D. Jorge Suarez, el 4 del corriente, para el servicio de un vapor correo diario entre ese puerto y el de Santa Fé.

La subvencion estipulada: cien pesos fuertes al mes, está comprendida en el ítem 2.º del Presupuesto de Correos; y la duracion del contrato será de un año, contado desde el 1.º de Agosto último.

Dios guarde á V. E.

G. A. de Posadas.

Departamento del Interior.

Buenos-Aires, Diciembre 15 de 1873.

Apruébase en todas sus partes el contrato á que se refiere esta nota en los términos que ella indica.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO
ULADISLAO FRIAS.

El Administrador de Correos Nacionales del Paraná en representación del señor Director General de Correos de la República Argentina, por una parte, y D. Jorge Suarez, por otra, han convenido en celebrar el contrato siguiente:

Art. 1.º D. Jorge Suarez se compromete á establecer un correo á vapor en la carrera del Paraná y Santa-Fé, y hacer con él un viaje diario de ida y vuelta sin interrupcion, salvo caso fortuito, conduciendo la correspondencia que en forma regularizada le entreguen los Administradores de Correos de ambas partes, y dos pasajeros de Cámara que determine el Gobierno Nacional.

Art. 2.º En remuneracion del servicio que espresa el artículo anterior, el Gobierno Nacional acuerda á D. Jorge Suarez, la subvencion mensual de cien pesos fuertes, pagaderos al fin de cada mes por la Administracion de Rentas del Paraná, comprobado que sea el servicio con los certificados que al efecto otorgarán previamente los Administradores de Correos de ambas ciudades.

Art. 3.º Si sucediese que el correo á vapor interrumpiese ó suspendiese su marcha por cualquier emergencia, el contra-

tista lo prevendrá con anticipacion á los Administradores de Correos y Capitanes de Puerto que corresponden, para que una embarcacion de la Capitania (ó de la matrícula) haga el servicio por cuenta del contratista; bien entendido que, si la interrupcion fuese formal, los Administradores de Correos lo prevendrán á los efectos que corresponden, no pudiendo prolongarse por mas de un mes, y debiendo justificarse en caso ocurrente.

Art. 4.º D. Jorge Suarez es responsable por las pérdidas y deterioros que puedan sufrir las correspondencias, abonando las multas establecidas en el contrato celebrado el 16 de Octubre de 1867, para el trasporte de la correspondencia en el interior de la Provincia de Entrerios, sin perjuicio de las penas que la ley determina.

Art. 5.º Este contrato será por un año á contar desde el 1.º de Agosto de 1873.

En prueba de conformidad, firmamos tres de un tenor, en la ciudad del Paraná, á los cuatro dias del mes de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres.

Jorge Suarez.

Mariano Cané.

Buenos-Aires, Diciembre 10 de 1873.

Conforme.

Posadas.

Departamento del Interior.

Buenos-Aires, Diciembre 20 de 1873.

Siendo necesario proveer á la Direccion General de Correos de diez sillas para el transporte de la correspondencia en el Interior de la República, en conformidad á lo manifestado por dicha Direccion y Contaduria General.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1.º Se saca á licitacion la construccion de las diez sillas mencionadas, bajo las bases que contiene el contrato celebrado por la Direccion General de Correos y D. Victor Clerice el 22 de Noviembre de 1859, y publicado en el Registro Nacional de ese año.

Art. 2.º Las propuestas se presentarán en pliego cerrado en el Ministerio del Interior, hasta las 12 del día 20 de Enero próximo, que se abrirán en presencia de los interesados que quieran concurrir; siendo entendido que no se adquiere derecho alguno por el hecho de presentar propuestas, y que debe ofrecerse en ellas un fiador abonado y espresar cada proponente su domicilio.

Art. 3.º Ordénese se ponga con este objeto en Tesoreria General á disposicion de la Direccion de Correos, la cantidad de 8000 pesos fuertes que se emplearán de conformidad á las órdenes del Gobierno, debiendo imputarse al inciso 4.º item 1.º “para transporte de la correspondencia al interior” del Presupuesto de este Departamento.

Art. 4.º Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

SARMIENTO

ULADISLAO FRIAS

Departamento del Interior.

Buenos-Aires, Diciembre 27 de 1873.

Considerando que conviene encargar á una persona de responsabilidad el cuidado de las dos postas y la represa que D. Adolfo E. Carranza, contratista de las Mensagerias entre Catamarca y San Juan, solicita se le entreguen, para emplearlas en servicio público; con lo espuesto por la Oficina de Ingenieros: entréguese á dicho Sr. Carranza al objeto espresado, las postas de propiedad nacional existentes en Papagayos y Corral de Piedras, asi como la represa construida en el lugar de Laguna Seca, haciéndose de cuenta del Estado las reparaciones que sean necesarias, bajo la condicion de que las conservará y devolverá en el estado en que las reciba, cuando haya terminado su contrato sobre Mensagerias, y de que la represa podrá usarse sin gravámen alguno, pero quedando autorizado para tomar las medidas concernientes, á fin de que no sea deteriorada ó destruida.

Comuníquese á quienes corresponde, publíquese é insértese en el R. N.

SARMIENTO

ULADISLAO FRIAS.

En el espediente sobre propuestas para el transporte á caballo de la correspondencia entre el Paso de los Libres y puntos intermedios hasta Santo Tomé, se ha resuelto lo siguiente:

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 2 de 1874.

Visto este espediente y resultando ser mas ventajosa la pro-

puesta de D. José R. Cartelli, que ofrece hacer el servicio, materia de este expediente, por la cantidad de cien ps. fuertes mensuales; con lo espuesto por la Direccion General de Correos y la Contaduria.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1º Acéptase la mencionada propuesta, debiendo imputarse el exeso entre ella y la cantidad asignada por el Presupuesto para este gasto, al inciso 4º item 1º del Presupuesto de este Departamento.

Art. 2º Pase este expediente á dicha Direccion, para que celebre el respectivo contrato que someterá á la aprobacion del Gobierno.

Art. 3º Comuniquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

En el expediente sobre propuestas para el transporte á caballo de la correspondencia entre Catamarca y Andalgalá, ha recaido el siguiente decreto:

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 2 de 1874.

Vistas las propuestas y resultando ser mas ventajosa la de los Sres. Manuel Figueroa é hijos, que ofrecen hacer el servicio materia de esta licitacion por la cantidad de noventa y cinco

pesos fuertes; con lo espuesto por la Direccion General de Correos y la Contaduria.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Acéptase la mencionada propuesta en los términos espuestos por la Direccion General de Correos, debiendo imputar el exeso que hay respecto á la cantidad asignada por el presupuesto para este gasto al inciso 4^o ítem 1^o del presupuesto de este Departamento.

Art. 2^o Pase este espediente á dicha Direccion para que celebre el respectivo contrato que someterá á la aprobacion del Gobierno.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 3 de 1874.

Visto lo espuesto por la Direccion General de Correos, y en atencion á la urgencia del caso, acéptase la propuesta que hacen los Sres. Matti y Piera para establecer un vapor correo entre esta Ciudad y la del Rosario, por la suma de seiscientos pesos fuertes por cada viaje redondo; siendo entendido que queda suspendida la subvencion que tienen asignada los vapores del Sr. Bruce, á contar de esta fecha hasta nueva disposicion.

Comuniquese á sus efectos á la Direccion General de Correos y á la Contaduria y publíquese.

SARMIENTO
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 7 de 1874.

Visto el informe de 20 de Diciembre último del Inspector de Postas Don Luis del Carril, sobre el estado de estas en la 2^a Seccion, y lo espuesto por la Direccion General de Correos.

El Presidente de la República—

RESUELVE :

Art. 1^o Apruébanse los contratos celebrados por dicho Inspector para el servicio de las Postas en la carrera de Tucuman á Salta.

Art. 2^o Entréguese por Tesoreria General á la Direccion de Correos la cantidad de 1500 pesos bolivianos ó su equivalente en pesos fuertes para continuar la habilitacion de Postas en la seccion espresada, con cargo de rendir oportunamente cuenta de su inversion.

Art. 3^o La Administracion de Rentas Nacionales de Salta pagará mensualmente por el término de un año, á contar del 1^o de Diciembre último, la cantidad de 50 pesos bolivianos que importan las subvenciones acordadas á los maestros de Postas de la Cabeza del Buey, las Conchas y las Piedras en la forma siguiente: 20 pesos al primero, 15 al segundo, é igual cantidad al tercero.

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

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 12 de 1874.

Vistas las propuestas presentadas para la construcción de diez sillas correo, en virtud del decreto de licitación de 20 de Diciembre último y resultando ser mas ventajosa la de D. José A. Tudury que ofrece hacerlas por la suma de seis mil seiscientos pesos fuertes bajo la garantía de D. Luis Delanoux; con lo espuesto por la Dirección General de Correos y la Contaduría:

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Acéptase la mencionada propuesta bajo la garantía ofrecida.

Art. 2^o Pase este expediente á la Escribanía General de Gobierno para que reduzca á escritura pública este contrato.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.
C. TEJEDOR.
LUIS L. DOMINGUEZ.
JUAN C. ALBARRACIN.
M. DE GAINZA.

Departamento del Interior,

Buenos Aires, Enero 22 de 1874.

Estando para terminar el contrato celebrado con los Sres. Gonzalez y Ca., para la navegacion á vapor desde el Puerto de Corrientes hasta el de Ituzaingo en el Alto Paraná, y el servicio de Correos á caballo desde este último punto á Trinchera y Santo Tomé, y en virtud de lo dispuesto en el art. 32 de la ley de Contabilidad; oidas la Direccion General de Correos y la Contaduria.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1^o Liámase á propuestas para hacer dicho servicio por el término de un año, bajo las bases que contiene el contrato sobre la materia, celebrado con los Sres. Gonzalez y Ca. y que se ha publicado en el número 730 del «Boletín Oficial» correspondiente al año próximo pasado.

Art. 2^o Las propuestas se presentarán en el Ministerio del Interior, en pliegos cerrados, hasta las doce del 20 de Marzo próximo, que se abrirán en presencia de los interesados que quisieren concurrir debiendo estos espresar en ellas sus domicilios, y siendo entendido que el hecho de presentar propuestas no confiere al proponente derecho alguno, y que no se tomará en cuenta la en que no se ofreciere un fiador abonado.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

En la solicitud de los Sres. Matti y Piera, sobre la subvencion que piden de 800 pesos fuertes, para establecer un vapor Correo entre este Puerto y el de Concordia, ha recaido la resolucion siguiente :

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 28 de 1874.

Visto el informe que precede de la Contaduria General y en atencion á la urgencia del caso, acéptase la propuesta que hacen los Señores Matti y Piera para establecer un vapor-Correo entre este Puerto y el de Concordia y escalas, por 800 pesos fuertes por cada viaje redondo ; bien entendido que esta subvencion cesará cuando el Gobierno lo juzgare conveniente—Comuniquese á la Contaduria y á la Direccion General de Correos y publíquese.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 4 de 1874.

Visto el informe que antecede de la Contaduria General, y la urgencia del caso, acéptase la propuesta que hacen los Señores Matti y Piera para establecer un vapor-Correo entre esta ciudad y San Pedro con escala en Campana, Zárate y Baradero, á razon de cincuenta pesos fuertes por viaje redondo, bien entendido que este contrato cesará luego que el Gobierno lo juzgue conveniente.

Comuniquese á quienes corresponde publíquese é insértese en el R. N.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

El Inspector de Postas y Caminos de la 3^{ra} Seccion, en representacion del Sr. Director General de Correos de la República, por una parte, y el Sr. D. Santiago Betbeder por la otra, hemos celebrado el siguiente contrato :

Art. 1^o D. Santiago Betbeder, se compromete establecer las postas para el servicio oficial y público en la ciudad de San Luis, Cerrillos, Fraga, Romero, Villa de Mercedes, Cestiadero, Chajan, San Pedro, Corralito y Rio Cuarto, cobrando á razon de uno y medio reales por legua, por los caballos de tiro ó carga en las distancias siguientes :

De San Luis á Cerrillos, cuatro leguas.

« Cerrillos á Fraga, diez leguas.

« Fraga á Romero, cuatro leguas.

« Romero á Mercedes, seis leguas.

« Mercedes á Cestiadero, seis leguas.

« Cestiadero á Chajan, cuatro leguas.

« Chajan á San Pedro, ocho leguas.

« San Pedro á Corralito, seis leguas.

« Corralito á Rio Cuarto, cinco leguas.

Art. 2^o Las de Mercedes á Romero y Cestiadero y la de Rio Cuarto á Corralitos cobrarán á razon de dos y medio reales la legua por caballo de tiro á la salida de Rio 4^o y Mercedes.

Art. 3^o D. Santiago Betbeder se compromete á construir en los lugares Chajan y Fraga, una casa con dos piezas con ventana y corredor, para que sirvan de alojamiento á los

pasajeros, debiendo entregarias habitables á mas tardar el primero de Mayo próximo.

Art. 4^o El señor Betbeder se obliga á entregar sus postas al servicio público el primero de Marzo próximo.

Art. 5^o El señor Betbeder se compromete construir buenos corrales de madera ó zanja, para encerrar los caballos en los relevos, en los puntos siguientes :

- uno entre San Luis y Cerrillos
- tres « Cerrillos y Fraga
- uno « Fraga y Romero
- dos « Romero y Mercedes
- uno « Mercedes y Cestiadero
- uno « Cestiadero y Chajan
- tres « Chajan y San Pedro
- uno « San Pedro y Corralito
- uno « Corralito y Rio 4^o

Art. 6^o El Sr. Betbeder queda sujeto á las disposiciones que sobre postas establece el Reglamento del ramo y los decretos de 3 de Setiembre último, asi como queda tambien obligado á respetar las disposiciones que en lo sucesivo se dicten.

Art. 7^o Si por negligencia ó mala administracion, alguna ó algunas de las postas del Sr. Betbeder no prestasen un servicio regular y los carruajes ó pasajeros tomasen caballos de particulares á mayor precio, se obliga á reembolsar lo que hubiesen cobrado de mas.

Art. 8^o El Sr. Betbeder recibirá mientras dure el presente contrato, la suma de cien pesos fuertes mensuales, para con ellos atender las reparaciones del camino, construir con bastante seguridad las bajadas del Arroyo de Rio Cuarto, del Chajan, San Pacho y Aji, asi como las de Rio Quinto.

Art. 9^o La duracion del presente contrato, será la que demore el llegar el ferro carril á Mercedes, y posteriormente el que debe hacerse á San Luis.

Art. 10. El Sr. Betbeder se compromete á construir un galpon para guardar las sillas-correos y dará una pieza para los conductores cuando el ferrocarril llegue á Mercedes.

Art. 11. El presente contrato será sometido á la aprobacion del Sr. Director General de Correos sin lo cual no tendrá valor.

Art. 12. Al fiel cumplimiento de lo estipulado firmamos dos de un tenor en Rio 4^o, á 23 de Enero de 1874.

Julio E. Blanco.
Santiago Betbeder.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 5 de 1874.

Apruébase en todas sus partes el contrato que precede, comuníquese, publíquese y dése al R. N.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

El Inspector de Postas y Caminos de la 3^a Seccion, en representacion del señor Director General de Correos de la República, por una parte, y los señores D. Clodomiro Moyano y D. Nicomedes Ponce por la otra, hemos celebrado el contrato siguiente:

Art. 1^o Los señores Moyano y Ponce se obligan á servir la Posta de la Paz hasta la Dormida y San Antonio en la Provincia de San Luis y á establecer dentro del término de cuatro meses de ser aprobado este contrato, una Posta en la Costa del Rio Desaguadero y mas tarde, otra en el Rancho de Totorá ó Bajo de los Sauces, comprometiéndose á construir en sus pos-

tas, dos habitaciones para pasajeros y los galpones para la caballada que será mandada á pesebre.

Art. 2^o Los señores Moyano y Ponce no podrán cobrar tanto á la Sillas Correo, como á las Mensagerias y particulares, mayor postage que el ordenado por el decreto del Exmo. Gobierno Nacional de 3 de Setiembre del corriente año.

Art. 3^o Los señores Moyano y Ponce recibirán mensualmente de la Administracion de Correos la suma de *doscientos pesos fuertes*, como subvencion por su servicio.

Art. 4^o Los señores Moyano y Ponce podrán disponer de las maderas del edificio y represa asi como del campo que el Exmo. Gobierno Nacional posee sobre la costa del Rio Desaguadero.

Art. 5^o Si fuese indispensable poner posta en cualquiera de los lugares llamados Rancho de Totorá y Bajo de los Sauces y los señores Moyano y Ponce no pudiesen entenderse con el actual poseedor, el Inspector recabará de quien corresponda la espropiacion del campo y ellos se obligan á hacer el pago de su importe.

Art. 6^o Si por falta de buenas cabalgaduras el servicio de los señores Moyano y Ponce fuese irregular, se obligan á responder con sus bienes particulares por el exeso de postajes que los viageros abonen á otros.

Art. 7^o Los señores Moyano y Ponce, tan pronto como sea aprobado el presente contrato, recibirán *mil quinientos ps. fts.* de la Direccion General de Correos y *mil ps.* de la Empresa de Mensagerias, debiendo devolver las sumas anteriores por mensualidades, tanto al Gobierno como á la Empresa de Mensagerias de *cient ps. fts.* á cada uno.

Art. 8^o Los señores Moyano y Ponce comenzarán á prestar su servicio á los cuatro meses de aprobado el contrato.

Art. 9^o La duracion del presente contrato será hasta que el Ferro-Carril llegue á la Villa de la Paz ó á la estacion mas inmediata.

Art. 10. El presente contrato será sometido á la aprobacion del Sr. Director General de Correos de la República, sin lo cual no tendrá valor.

Art. 11. A la seguridad y firmeza nos obligamos en la mejor forma de derecho, en Mendoza á 29 dias del mes de Noviembre de 1873.

Julio E. Blanco.

Inspector.

Clodomiro Moyano.

Nicomedes Ponce.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 13 de 1874.

En virtud de lo espuesto por la Direccion General de Correos y el Inspector de Postas y Caminos de la 3^{ra} Seccion: apruébase el antecedente contrato para el servicio de las postas á que se refiere, celebrado en 29 de Noviembre último, entre dicho Inspector y los Sres. D. Nicomedes Ponce y D. Clodomiro Moyano, con las siguientes adiciones: 1^o Que quedan sujetos en dicho servicio á los reglamentos y disposiciones concernientes al mismo; 2^o Que lo establecido en el artículo 4^o no se entienda que les confiere la propiedad de los objetos de su referencia sino solo el usufructo; 3^o Que en cuanto á la habilitacion de la Empresa de Mensagerias, de que habla el artículo 7^o se entenderá con ella; 4^o Que la duracion del contrato será la del ejercicio del Presupuesto para el presente año y despues la que se estipula en aquel, siempre que el Congreso vote los fondos necesarios para esta clase de gastos; y 5^o que el Gobierno se reserva el derecho de suspender la subvencion que espresa el artículo 3^o y aún rescindir el contrato,

en caso de falta de cumplimiento de parte de los Sres. Ponce y Moyano.

Espídase la orden correspondiente para la entrega de la cantidad con que se habilita á los contratistas por parte del Gobierno.

Comuníquese á quienes corresponda, publíquese é insértese en el R. N.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Dirección de Correos.

Buenos Aires, Marzo 3 de 1874.

A S. E. el señor Ministro del Interior doctor don Uladislao Frias.

El 23 del pasado, di orden para que se remitiesen á Tucuman la báscula existente en Córdoba y que se enviase á Córdoba otra desde el Rosario. Posteriormente he ordenado se remitan básculas á Santiago, Salta, Jujuy, Catamarca, Rioja, San Luis, Mendoza y San Juan, todo en cumplimiento de lo dispuesto por V. E. en nota de aquella fecha.

Dios guarde á V. E.

G. A. de Posadas.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Marzo 4 de 1874.

Publíquese.

FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 26 de 1874.

Siendo de conveniencia pública el restablecimiento de las postas de Jujuy á la Quiaca; con lo informado sobre el particular por la Administración de Correos de aquella ciudad y la Dirección General del ramo.

El Presidente de la República

DECRETA :

Art. 1^o Encárgase á dicha Administración de Correos del restablecimiento de las postas mencionadas en los lugares que indica ú otros convenientes, autorizándola para acordar á las que necesiten, la anticipacion de los fondos correspondientes para su instalacion asi como una subvencion para su conservacion en lo sucesivo, en las cantidades poco mas ó menos que espresa en su informe; siendo entendido que dichas postas quedan sujetas á las disposiciones vijentes sobre la materia.

Art. 2^o La misma Administración de Correos celebrará con los interesados los correspondientes contratos, que someterá á la aprobacion de la Dirección General de Correos.

Art. 3^o Publíquese, comuníquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Casa en Córdoba para correos, telégrafos y juzgado federal.

Comisionado Nacional para la espropiacion.

Córdoba, Febrero 26 de 1874.

*Al Exmo. Sr. Ministro en el Departamento del Interior, Dr.
D. Uladislao Frias.*

Luego que recibí el telegrama de V. E. autorizándome para aceptar la forma en que debía hacerse el pago á D. Pedro E. Funes, se ha procedido á otorgar la escritura pública de venta de la casa de este señor, á favor del Exmo. Gobierno Nacional por el precio de 16000 pesos fuertes, debiendo abonarse por la Tesorería General de la Nación, la mitad al contado y la otra mitad á dos y cuatro meses desde la fecha de la escritura todo de conformidad á las instrucciones que V. E. se ha dignado comunicarme.

Adjunto á la presente, copia autorizada de la escritura de venta, como así mismo la en que consta la redencion de un censo que gravitaba sobre la casa vendida, juntamente con los títulos antiguos de propiedad, y el que acredita el que corresponde al vendedor D. Pedro E. Funes.

Existen otros papeles, referentes á la casa indicada, archivados en una Escribanía.

Voy á solicitar copia de todo lo pertinente y lo remitiré tan luego como lo obtenga.

Las llaves de la casa las he entregado al señor Administrador de Correos, habiendo dado el correspondiente aviso á los jefes de las oficinas que deben trasladarse allí, de conformidad á las prescripciones que me tiene hechas V. E.

He avisado tambien al señor Ingeniero Inspector D. Guiller-

mo Dahlsquist, para que pueda proceder á las reformas que sean necesarias.

Desearia haber llenado los propósitos del Exmo. Gobierno al encomendarme este negocio. Por lo ménos, no he omitido diligencia hasta en sus mas insignificantes detalles para su mejor éxito.

Reitero con especial respeto mi distinguida consideracion.

Dios guarde á V. E.

Rafael Garcia.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 4 de 1874.

Avisese recibo y publíquese con la escritura de venta que se acompaña, insertándose en el R. N.—Ordénese el pago de los diez y seis mil pesos fuertes en favor de D. Pedro E. Funes, en la forma que se espresa en dicha escritura, y pasen todos los documentos acompañados á la Contaduria General, á los efectos del artículo 40 de la Ley de Contabilidad.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

En la ciudad de Córdoba, á veinte y seis dias del mes de Febrero del año mil ochocientos setenta y cuatro, ante mí, escribano público de número y Hacienda, y testigos al final nombrados, comparecieron, por una parte D. Pedro E. Funes, y por la otra el señor comisionado Nacional Dr. D. Rafael García, vecinos de esta ciudad, de estado casados, mayores de edad, hábiles para este acto, á quienes doy fé, conozco, y me hicieron entrega, el señor Funes de un boleto, y el Dr. García de

una nota y un acuerdo del Exelentísimo Gobierno Nacional, los que copiados literalmente dicen así:—Ministerio del Interior—Buenos Aires, Enero 20 de 1874—Al señor comisionado Nacional Dr. D. Rafael Garcia: Tengo la satisfaccion de acompañar á vd. en copia legalizada, la resolucion de catorce del corriente, por la cual se le autoriza para la compra de la casa de D. Pedro E. Funes, con destino al Juzgado Federal, correos y oficinas telegráficas que funcionan en esa ciudad.—En su mérito, se ha de servir Vd. proceder á esa compra inmediatamente, haciendo que aquel señor estienda la correspondiente escritura pública á favor de la Nacion, recomendando á Vd. que, si es posible obtenga alguna rebaja del precio que se pide, procurando que el pago se verifique por partes, en el presente año, y previniéndole que se hará en esta ciudad, por la Tesoreria General de la Nacion. Así que reciba la casa, si como parece, se encuentra en estado de que la ocupen aquellas oficinas, se ha de servir tambien ponerse para ello de acuerdo con sus jefes, á fin de que lo hagan cuanto antes sea posible, sin perjuicio de que por el Injeniero Nacional D. G. Dahlquist, existente en esa ciudad, se levante el presupuesto de las obras indispensables por ahora, para que las oficinas referidas puedan estar con comodidad é independenciam necesarias, con cuyo objeto se le dirige la órden correspondiente, por conducto de la Oficina de Injenieros—Dios guarde á V.—ULADISLAO FRIAS—Departamento del Interior—Buenos Aires, Enero 20 de 1874—A mérito de lo que resulta del anterior informe de la Oficina de Injenieros y de lo que espone el comisionado doctor don Rafael Garcia y el injeniero Dahlsquist; en uso de las facultades que confiere al P. E. la ley de 5 de Octubre de 1872, autorizase á dicho comisionado para la compra en diez y seis mil pesos fuertes, de la casa en Córdoba perteneciente á D. Pedro E. Funes á que este espediente se refiere, situada en aquella ciudad, en la calle General Mitre, nnmeros veinte y tres, veinte y cinco, veinte y siete, veinte y nueve y treinta y uno. Co-

muníquese á dicho comisionado en los términos acordados y avísese á la Contaduría General y á la Oficina de Ingenieros.—
SARMIENTO—ULADISLAO FRIAS—Es copia—J. S. de Bustamante.—Senor Escribano Público, D. Clodomiro Arzac—
Sírvasse vd. estender en su Registro de escrituras y contratos públicos, una de venta que hago de una casa de mi propiedad, ubicada en esta ciudad en la calle «General Mitre»—Números 25, 27, 29 y 31, á favor del Exelentísimo Gobierno de la Nación, la cual consta de veinte y tres y tres cuartas varas, poco mas ó ménos de frente, por setenta y una tambien poco mas ó menos de fondo, siendo sus colindantes: por el Sud la espresada calle «General Mitre», por el Oeste con propiedad de Da. Indalecia Yanis de Paz, por el Norte con derecho del Presbítero D. Juan Martin Yaniz y de los señores Diaz, y por el Este con D. Manuel Otero; siendo el precio de esta venta, la suma de *diez y seis mil pesos fuertes*, pagaderos la mitad al contado por la Tesoreria General de la Nación, para cuyo efecto el Comisionado Nacional doctor don Rafael Garcia, quien aceptará á nombre del Gobierno Nacional la escritura, pasará aviso al Ministro del Interior con cópia de la escritura de venta para que se haga este primer abono, debiendo pagarse la otra mitad del precio á dos y cuatro meses de plazo desde la fecha de la presente escritura, tambien por la Tesoreria de la Nación.—Usted agregará las demás cláusulas de estilo—Córdoba, Febrero 12 de 1874—P. E. Funes—Departamento Topográfico, —Córdoba, Febrero 25 de 1874—Queda registrado en esta oficina bajo el número mil setenta y cuatro—Santos Nuñez—Hay un sello—número 35—Córdoba 26 de Febrero de 1874—Recibí de alcabala, ciento sesenta pesos fuertes ó sea doscientos diez pesos bolivianos, mitad del derecho de esta venta, quedando eximida la parte que corresponde al comprador, por decreto del gobierno fecha veinte y cinco de Febrero corriente —número 32—Ezequiel Patiño—Receptor General—Hay un sello.—Visto Bueno.—Rivas, Contador.

Son conformes con la nota y decreto presentados que devolví al interesado, y con el boleto que queda archivado—doy fé—En su consecuencia manifestó el vendedor don Pedro E. Fuues—Que por la presente escritura pública, en la via y forma que mas haya lugar en derecho, declara la venta que hace á favor del Exelentísimo Gobierno Nacional, de la casa que se espresa en el boleto inserto, con la ubicacion, estension límites y por el precio en él consignados; cuyo precio recibirá de la manera que se espresa en el mismo, y renuncia desde ya la escepcion que pudiera oponer, por no haberle sido entregado lo mismo que el término señalado para alegarla, el que da por pasado como si efectivamente lo estuviera. Dijo además, que desde hoy en adelante se separa y aparta del dominio, propiedad y posesion de la casa vendida y la cede y traspasa en favor del Exelentísimo Gobierno Nacional, ó dejquien sus derechos represente, para que la posea, goce y disponga de ella como de cosa propia, adquirida con lejítimo y justo título. Agregó tambien que la finca vendida no reconoce gravámen alguno, que no se moverá pleito sobre su propiedad ni posesion, comprometiéndose á la eviccion y saneamiento en todo tiempo. El Comisionado Nacional doctor don Rafael Garcia á su vez espuso: Que aceptaba á nombre del Exelentísimo Gobierno Nacional la venta hecha por don Pedro E. Funes á favor de aquel y en su representacion se comprometia al fiel cumplimiento de las obligaciones que contraia por su parte; espresando ambos comparecientes á la vez, que el justo precio de la finca vendida es el espresado en el boleto transcripto, y que renuncia todo esceso ó defecto de precio y cualquier recurso que por este ú otras causas pudieran interponer. En cuyo testimonio, y leida que les fué, se ratificaron en su contenido, firmándola en presencia de los testigos que lo fueron: don Abraham Castellanos y don Arguelas Argañarás, vecinos mayores de edad, á quienes conozco, por ante mí de que doy fé:—Esta escritura sigue á un poder especial otorgado por don

Justo E. Ramallo y doña Elmira Loza á favor de don Juan M. la Serna, corriente al fóllo doscientos noventa y cinco de este Registro—*Pedro E. Funez*—*Rafael Garcia*—Comisionado Nacional—Testigo, *Abraham Castellanos*—Testigo, *A. Argañarás*—Ante mí, Clodomiro Arzac, Escribano Público de Número y Hacienda,—enmendado—tres y tres—Abraham, Clodomiro—valen.

Es conforme con su matiz que pasó por ante mí y corre en el protocolo á mi cargo. En fé de ello, y á solicitud del Comisionado Nacional, Dr. D. Rafael Garcia, doy esta primera copia original que signo y firmo, en la ciudad de Córdoba fecha *ut supra*. Hay un signo, Clodomiro Arzac, Escribano P. de N. y H. Derechos de mitad de matriz, copia y papel—19 ps. bol. 6 rs.



ANEXO

PUENTES Y CAMINOS

PUENTES

El Inspector de Postas y Caminos de la 3ª Sección, en representación del Sr. Director General de Correos de la República por una parte, y D. José María Gomez por la otra, hemos celebrado el contrato siguiente:

Art. 1º Don José María Gomez, se obliga á conservar las bajadas y cubierta del puente sobre el Rio Desaguadero, clavando las vigas ó mudándolas toda vez que se rompan, como así mismo borrar las zanjas que se hacen durante las lluvias.

Art. 2º Es obligacion de Gomez, visitar por lo menos una vez por semana el puente, y tener siempre una prevision de maderas y clavos, para las reparaciones.

Art. 3º Las averías que sufra el puente y cabezales, serán reparadas dentro del término de ocho dias, y en caso que Gomez no las hiciese, serán hechas por el Exmo. Gobierno, de cuenta de Gomez.

Art. 4º Por compensacion de este servicio, Gomez recibirá por trimestre vencido, la suma de *treinta pesos fuertes* mensuales, que le serán abonados por el Administrador de Correos de la Capital.

Art. 5º La duracion de este contrato, será el término de dos años, á contar desde el dia en que el Sr. Director General lo apruebe, sin lo cual no tendrá valor.

Art. 6^o Estando conforme con lo estipulado, firmamos dos de un tenor, en Mendoza, á veinte de Mayo de mil ochocientos setenta y tres.

José E. Blanco.

Inspector.

José Maria Gomez.

Salvador Gonzalez.

Fiador—

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 5 de 1873.

Acéptase el fiador ofrecido, comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Julio 14 de 1873.

Con lo espuesto por la Oficina de Injenieros y la Contaduria General apruébase el contrato que precede para la conservacion del puente y las bajadas del «Rio Desaguadero,» siendo entendido que el contratista debe justificar el cumplimiento de sus obligaciones con el certificado del correspondiente inspector de Postas y Caminos, y que este contrato durará el término estipulado, siempre que el Honorable Congreso dé los fondos para gastos de este jénero en el Presupuesto para el año próximo, debiendo la Direccion General de Correos exigir una fianza que garanta el cumplimiento de las obligaciones del contratista.

Impútese este gasto al inciso 15 ítem 1^o del Presupuesto de este Departamento.

Comuníquese, publíquese é insértese en el R. Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

— — —

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Agosto 22 de 1873.

Autorízase á la Oficina de Ingenieros para que invierta la cantidad de 675 pesos fuertes, en las composturas del puente «Sarmiento» que se indican, y pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se le entregue dicha suma por la Aduana del Rosario al Ingeniero D. Guillermo Dahlquist para el objeto expresado, con cargo de rendir la cuenta respectiva. Impútese al inciso 15 ítem 1^o, avisese en contestacion á la Oficina de Ingenieros y publíquese.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

CONTRATO entre el Señor D. Raymundo Mandenach ingeniero nacional de 2^o clase, encargado y autorizado por instrucciones de la Oficina, fechadas Julio 19 y Agosto del present año, por una parte, y el Sr. Duponts empresario del puent sobre el «Rio Arias» en Salta, por la otra parte, se ha convenido en aplicacion del artículo 13 del contrato del 14 de Setiembre de 1872, el siguiente :

Art. 1^o Se adoptan en la ejecucion del presente, las modificaciones siguientes:

(A) Visto la posición de la barranca al Sur y las emociones que pueden resultar todavía de la dirección de la corriente que deja espuesto el estribo derecho, se alargará el puente de un tramo de seis metros treinta centímetros (6 m. 30) con su pilar correspondiente, es decir, que el estribo derecho (construido como está proyectado) se construirá de seis metros treinta centímetros más atrás.

(B) No obstante esto, queda necesario hacer las estacadas previstas para defender el terraplen como lo fija la construcción de esta fecha, lo que constituye un aumento en el largo de la estacada puesta de siete metros lineares.

(C) Se colocarán á cada estribo una torna puesta conforme á los de los pilares.

(D) En cada pilar se ligarán los pilotes con los postes con 6 placas de hierro como se indica en las construcciones de la misma fecha.

Art. 2^o Este aumento en los trabajos importará calculándolos según las bases del presupuesto, pesos fuertes 2868-17, pero queda convenido que se le abonará al Sr. Duponts solamente un aumento de *dos mil setecientos pesos fuertes* (2700) á más del precio de su contrato, renunciando el Sr. Duponts á toda otra reclamación en cuanto á los otros trabajos.

Art. 3^o Estos nuevos trabajos quedan comprendidos en las disposiciones del contrato primitivo y se pagarán en la misma forma.

Hecha en doble de un mismo tenor, para un solo efecto,
Salta, Setiembre 5 de 1873.

M. Mantenach.

H. Duponts.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 8 de 1873.

Visto lo espuesto por la Oficina de Ingenieros en la comunicacion que antecede, apruébase el contrato celebrado el 5 de Setiembre último, entre el Ingeniero Nacional Sr. Mantenach y D. H. Duponts para obras adicionales en el puente que este construye en el Rio de Arias, y prorrogase por nueve meses el plazo fijado para su terminacion.

Comuniquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional con el referido contrato.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Oficina de Ingenieros Nacionales

Buenos Aires, Febrero 23 de 1874.

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

Esta Oficina se dirige á V. E. para hacerle presente que habria conveniencia en hacer en el puente del «Rio Arias» en la ciudad de Salta, algunas obras adicionales, que serian: poner mas placas de fierro para asegurar mejor los pasamanos de las barrancas del puente.

Poner un macadam sobre el piso del puente, para que su tablado tenga mayor duracion y el peso de los rodados sea mas seguro, habiéndose notado que esas maderas, torciéndose, desclavan y por consiguiente pueden salir de su asiento.

Y finalmente, dar una pintura de aceite en toda la obra de madera en lugar de cal.

Todas estas variaciones importan un aumento de 1127 pesos con 40 centavos fuertes, á los precios fijados en el contrato y que el empresario está obligado á aceptar.

Dios guarde á V. E.

Pompeyo Moneta.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 25 de 1874.

En virtud de lo que espone en la nota que antecede, autorizase á la Oficina de Ingenieros para mandar hacer las obras adicionales que se indican.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

PUENTE DE MADERA SOBRE EL RIACHUELO EN LA PROVINCIA DE
CORRIENTES.

Especificacion.

Art. 1.º Las obras á que se refiere esta especificacion, son construccion y colocacion de un puente de madera sobre el rio Riachuelo en la provincia de Corrientes, comprendiendo todos los materiales y obras de mano.

Art. 2.º El lugar adonde se colocará el puente se halla situado como á tres leguas aguas arriba de la desembocadura del Riachuelo en el rio Paraná á un kilómetro abajo del paso que está frente á lo de D. Fortunato Meza.

Art. 3.º El puente consistirá de tres ojos iguales de 11 metros cada uno y tendrá 5 1/2 metros de anchura libre entre las barandas. Tanto los estribos y pilares intermedios como la superestructura, se construirá de madera dura, debiendo reforzarse todas las ensambladuras de las diferentes piezas con bulones y placas de fierro.

Los cimientos de los pilares y de los estribos se formarán con palos clavados en el fondo del rio. La superestructura de dos vigas principales que al mismo tiempo sirvan como barandas. Las rampas de las dos estremidades del puente se construirán de terraplen.

Art. 4.º Queda espresamente entendido que toda obra de menor importancia que pertenezca á la completa conclusion del puente, aunque no estuviese demarcada en el plano adjunto ni mencionada en esta especificacion, se ejecutará por el contratista, comprendiéndose incluido su costo en la suma por la que se contrata la obra.

Art. 5.º Las obras se ejecutarán conformes al plano y á esta especificacion y á la entera satisfaccion del Ingeniero Inspector de la obra, nombrado por el Gobierno, el cual tendrá pleno poder para rechazar el todo ó parte de la obra que considere defectuosa ó no conforme con lo estipulado.

Ninguna modificacion podrá introducir el contratista sin previo permiso por escrito del Inspector, el cual por su parte, tendrá que estar autorizado para hacerlo; teniendo el contratista la obligacion de efectuar las modificaciones que él le ordene sinó aumentaran sensiblemente el costo de las obras.

Art. 6.º El puente estará concluido y entregado á la satisfaccion del Gobierno, dentro de diez meses contados de la fecha en que haya sido firmado y aprobado el contrato. Pasado este término el contratista pagará una multa que será deducida de la última cuota á pagarsele y que se calculará á razon de 250 pesos fuertes por cada semana de retraso, obligándose por su

parte el gobierno á pagar una prima igual por cada mes que anticipe la conclusion de las obras.

Art. 7.º Todos los andamios y utensilios que necesitaran para la colocacion del puente, serán suministrados por el contratista y á su propio costo.

Art. 8.º En la obra de mano se pondrá el mayor esmero y los materiales empleados, serán los mejores de su clase.

Art. 9.º El contratista mantendrá el puente en buen estado por el término de un año, despues de la entrega de la obra, y estará obligado á reparar cualquier defecto que durante este tiempo surjiese y que pudiera considerarse como proveniente del mal material empleado ó de mala ejecucion.

Art. 10. Todas las maderas empleadas en los estribos y pilares, serán de quebracho colorado y en la superestructura serán de urunday. La madera será perfectamente sana, de puro corazon y libre de blanco, rajaduras ú otro defecto. Los pilares, clavados en tierra, sin cáscara y sin madera blanca, pueden conservar su forma redonda, pero á todas las demas maderas se les dará las formas variadas que indican los planos, con aristas, rectilíneas, vivos, y superficies lisas.

Art. 11. El fierro batido que se empleará, será de la mejor clase. Podrá trabajarse con facilidad, calentándose hasta ponerlo rojo cereza, y soldarse sin desperdicio notable de material y sin que en él se formen grietas. Las tuercas ajustarán perfectamente á los bulones.

La cabeza de los bulones que soporten las vigas transversales de la superestructura y que estén espuestas á la tension directa no podrán soldarse al bulon sinó que se formarán aplastando la estremidad de este.

Todas las tuercas serán exágonas y las cabezas de los bulones cuadradas, de las dimensiones que se acostumbran con relacion al diámetro del bulon.

Art. 12. Los pilotes para los cimientos de los pilares y de

los estribos se clavarán con un martinete cuyo martillo pese por lo menos 700 kilogramos.

Se enterrarán hasta la profundidad en que se encuentre piso firme y hasta que no cedan mas de un centimetro á un golpe de martillo de cuatro metros de altura.

Las puntas de los palos que entran en la tierra, serán reforzados con herraduras como se demarca en los dibujos.

Art. 13. Los ensambles de las diferentes piezas, se ejecutarán con especial esmero, teniendo bien cuidado de que las piezas que deben ensamblarse estén perfectamente ajustadas y se toquen en toda la superficie del ensamble.

Los tablones que deben clavarse verticalmente al rededor de los estribos, estarán muy unidos, de modo que no haya espacio entre ellos, que dé lugar á que el agua saque la tierra de atrás.

Lo mismo debe observarse con respecto á las tablas de estribo, que deben colocarse horizontalmente, ademas encima de las hendiduras de estos tablones se clavarán alfajias de 10 centímetros de ancho por dos y medio de grueso.

El tablero del puente se formará de tablones de 8 centímetros por 20, y se clavarán á las vigas con clavos Norte Americanos de 15 centímetros de largo.

Se pondrán por lo menos dos clavos en cada union, entre los tablones y las sobre las vigas cuales descansan.

Al colocar el tablero, se observará que debe dejarse un espacio de 1 centimetro entre uno y otro tablon.

Art. 14. Armado el puente, las dos vigas principales quedaran con las caras laterales en dos planos paralelos y verticales. En el medio de cada trama tendrán una elevacion sobre los puntos de apoyo, de 35 centímetros.

Art. 15. Las entradas del puente, serán formadas de terraplenes que suban del nivel actual del terreno al del piso del puente, con una pendiente de 1 25.

Tendrán un ancho de 7 metros á la entrada del puente, en-

sanchándose hasta 12 metros al principio de la pendiente. Los taludes serán de dos metros de base por uno de altura. La construcción de los terraplenes, se ejecutará con tierra dura negra ú otra, á la aprobacion del Ingeniero Inspector: y se levantarán los terraplenes con capas bien apisonadas que no exedan de un pié de espesor. La formæ de la calzada será convexa, de modo que la lluvia que sobre ella caiga no quede estancada.

Art. 16. El contratista estará obligado á hacer de su cuenta la carga de ensayo del puente, del modo que sea indicado por el Ingeniero Inspector. Removida la carga de prueba de uno ó varios de los tramos, debe desaparecer del todo la fleccion que esta hubiese ocasionado.

Art. 17. El pago de la suma, por la cual se contrata el puente se hará en tres cuotas iguales; una cuando á juicio del Ingeniero Inspector, se haya hecho una tercera parte de la obra, la segunda cuando se hayan ejecutado dos terceras partes, y la última cuando haya sido entregado el puente á la entera satisfaccion del Gobierno.

Art. 18. El contratista presentará para el fiel cumplimiento de lo estipulado, una fianza á la satisfaccion del Gobierno, la que no se retirará hasta un año despues de recibido el puente.

Pompeyo Moneta.

Oficina de Ingenieros Nacionales.

Buenos Aires, Junio 16 de 1873.

Exmo. Sr. Ministro del Interior.

Tengo el honor de elevar á manos de V. E. un proyecto de puente sobre el rio "Riachuelo" en la Provincia de Corrientes, el que la Oficina ha sido encargada de elaborar.

Segun el plano detallado que acompaño, el puente será construido de madera dura y tendrá un largo total entre los estribos, de 33 metros dividido en 3 tramos de 11 metros, cada uno. El ancho del puente entre las barandas, será de 5 1/2 metros.

El punto que mas satisface sobre el rio para la colocacion del puente, tanto por razones técnicas como comerciales, se encuentra como á 3 leguas de la desembocadura del rio y á un kilómetro abajo del paso defrente á lo de D. Fortunato Meza. El rio en ese punto es relativamente angosto y tiene barrancas altas y bastante firmes.

El costo presupuestado de la obra es de once mil quinientos pesos fuertes

Tan luego como V. E. resuelva la realizacion del proyecto, esta oficina suministrará las bases sobre las cuales se debe sacar á licitacion la construccion del puente.

Dios guarde á V. E.

Knut Lindmark.

Departamento del Interior.

Buenos-Aires, Setiembre 25 de 1873.

Vuelva á la Oficina de Ingenieros, para que formule las bases bajo las que sea conveniente llamar á licitacion, para la construccion del puente, materia de este espediente.

FRIAS.

Exmo. Señor:

En cumplimiento del decreto que antecede, adjunto á esta las bases para la licitacion de la obra del puente de ma-

dera sobre el rio "Riachuelo" en la Provincia de Corrientes.

Buenos-Aires, Noviembre 7 de 1873.

Pòmpeyo Moneta.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 10 de 1873.

Espidase el decreto de licitacion acordado y publíquese con estas bases en el «Boletin Oficial».

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 10 de 1873.

Siendo conveniente la contruccion de un puente de madera sobre el rio denominado «El Riachuelo» en la Provincia de Corrientes, y habiendo la Oficina de Ingenieros formulado ya las bases bajo las que debe llamarse á licitacion para dicha obra.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1^o Llámase á propuestas para la construccion del mencionado puente bajo las bases que ha formulado la Oficina de Ingenieros, y que se publicarán junto con este decreto.

Art. 2º Las propuestas se presentarán cerradas y selladas en el Ministerio del Interior hasta las doce del día 15 de Diciembre próximo, en que serán abiertas á presencia de los interesados que quisieran concurrir ; siendo entendido que el hecho de presentar propuestas, no confiere derecho alguno á las proponentes, y que deben estos espresar en las propuestas, su domicilio, y ofrecer un fiador abonado.

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

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 28 de 1874.

Vistas las propuestas presentadas para la construccion de un puente sobre el «Riachuelo» (Provincia de Corrientes,) en virtud del decreto de licitacion de 10 de Noviembre pasado, y resultando mas ventajosa la de D. Manuel Crovetto que ofrece hacerlo por la suma de *once mil doscientos pesos fuertes*, bajo la fianza de don Luis Maria Arzac ; con lo espuesto por la oficina de Ingenieros y la Contaduría General—

El Presidente de la República .—

DECRETA:

1º Acéptase la mencionada propuesta bajo la fianza ofrecida.

2º Páse este expediente á la escribania General de Gobierno para que reduzca el contrato á escritura pública.

3º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

C. TEJEDOR.

SANTIAGO CORTINEZ.

J. C. ALBARRACIN.

M. DE GAINZA.

CAMINOS

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Agosto 9 de 1873.

Siendo urgente la construcción de la muralla que indica la Oficina de Ingenieros en su informe de 21 de Julio último, y una obra adicional al camino que construye el señor Carranza, vuelva á dicha oficina con el expediente agregado, para que proceda á celebrar el respectivo contrato con dicho señor para la construcción de la espresada muralla ; debiendo espresarse en él todo lo concerniente al modo como debe hacerse la obra, y el término en que debe estar concluida, previniéndose á la misma Oficina, que debe agregar tan luego que reciba el informe á que se refiere el peticionante.

Comuníquese á la Contaduría General y publíquese.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

*Contrato para la construccion de una muralla en los Zic-Zac
del camino del Totoral*

El Director de la Oficina de Ingenieros, por una parte, especialmente autorizado por el señor Ministro del Interior, y el señor don Adolfo E. Carranza por la otra, han convenido en lo siguiente :

El señor Carranza se compromete á construir una muralla de reparo á los Zic-Zac que hace el camino llamado del Totoral entre Catamarca y Guacra. Dicha muralla será de piedra azotada sobre cal, será construida con arreglo á las instrucciones escritas que al efecto dará el Ingeniero señor Christier-son, y quedará terminada á los cuatro meses de aprobado este contrato, ó antes si fuese posible.

El Gobierno abonará al señor Carranza ocho pesos fuertes por cada metro cúbico de muralla, cuyo total ha sido calculado en doscientos metros próximamente; debiendo hacerse el pago tan luego como sea recibida la obra por un encargado del Gobierno; pero si despues de cuarenta y cinco dias de haber avisado el contratista que la obra estaba terminada, no hubiese enviado el Gobierno un encargado de inspeccionarla y recibirla, abonará al señor Carranza el importe del trabajo, quedando este sin embargo responsable del resultado de la inspeccion.

Buenos Aires, Agosto 26 de 1873.

Pompeyo Moneta—Adolfo E. Carranza.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 17 de 1873.

Habiendo sido facultada la Oficina de Ingenieros por decreto de 9 de Agosto último, para celebrar el contrato materia de

este expediente, en virtud de la urgencia del caso y de ser una obra adicional al celebrado con el señor Carranza para la construcción del camino del Totoral á Guacra, apruébase en todas sus partes.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

*Contrato para la conservación y reparación del camino carretero
entre Papagayos y San Juan.*

El Gefe de la Oficina de Ingenieros Nacionales, en representación del Superior Gobierno de la Nación, competentemente autorizado por decreto de fecha 25 de Enero ppdo., y D. Adolfo E. Carranza, han convenido en lo siguiente:

Art. 1º El señor Carranza se compromete á reparar y mantener en perfecto estado de servicio el camino carretero que existe construido entre Papagayos y San Juan, durante el término de cuatro años, á contar desde la fecha de la aprobación de este contrato, por el Superior Gobierno.

2º En los lugares pedregosos deberán sacarse todas las piedras, de manera que no estorben el tráfico de rodados.

3º Cuando sea mas conveniente formar desechos, que reparar el camino existente, deberán aquellos tener el mismo ancho que este.

4º El contratista se compromete á dejar espedito el camino á los cuatro meses de aprobado este contrato, debiendo dar aviso inmediatamente al Gobierno, para que reciba los trabajos, despues de inspeccionados por uno de sus ingenieros.

5º Deberá tambien ejecutar las reparaciones que le fueren indicadas por el Ingeniero Inspector, no solamente despues de

la reparacion general, sino aun durante el tiempo que dure este contrato, y en caso de no haberlas hecho despues de quince dias que le fueren notificadas, abonará una multa de cincuenta pesos fuertes, por cada falta, quedando siempre en la obligacion de hacer las reparaciones.

6^o En caso de que la magnitud de las reparaciones fuese tal que no pudieran ejecutarse en el tiempo indicado, deberá señalarse por el Ingeniero que las designe, un plazo prudente.

7^o Desde el mes de Diciembre hasta el de Abril, época de lluvias, no se tendrá en cuenta el plazo de quince dias de que habla el artículo 5^o pero el contratista estará obligado á mantener una cuadrilla de peones, ocupada en las reparaciones del camino.

8^o El Gobierno abonará al señor Carranza, pesos fuertes 200 mensuales el primer año, que forman un total de 2400 pesos fuertes, los cuales deberán ser abonados por trimestres á contar desde el dia en que fuese aprobado este contrato y 500 pesos fuertes anuales en cada uno de los años sucesivos, en la misma forma que en el anterior.

9^o La entrega al señor Carranza de las sumas de que habla el artículo anterior, se efectuará precisamente en las épocas fijadas, siempre que por su parte no haya falta y sin que el Gobierno pueda dejar de hacerlo, por no haber mandado revisar el camino, ó cualquiera otra causa que no sea la falta de cumplimiento por parte del contratista.

10. Este contrato tendrá efecto, siempre que el Honorable Congreso vote los fondos necesarios para entretenimiento de caminos.

Buenos Aires, Julio 7 de 1873.

Adolfo E. Carranza.
Knut Lindmark.

Contrato para la conservacion y reparacion del camino carretero entre Rioja y Papagayos.

El Gefe de la Oficina de Ingenieros Nacionales, en representacion del Superior Gobierno de la Nacion, competentemente autorizado por decreto de fecha 25 de Enero ppdo., y D. Adolfo E. Carranza, han convenido en lo siguiente:

1º El señor Carranza se compromete á reparar y mantener en perfecto estado de servicio el camino carretero que existe construido entre Rioja y Papagayos, durante el término de cuatro años á contar desde la fecha en que este contrato sea aprobado por el Superior Gobierno.

2º Las reparaciones serán hechas con arreglo á las indicaciones del Ingeniero D. Gustavo Wurfflain en su informe de fecha 28 de Abril de 1873, el cual formará parte de este contrato.

3º En los lugares pedregosos deberán quitarse todas las piedras de manera que no incomoden al tráfico de rodados y cuando fuere mas conveniente formar *desechos* que reparar el camino existente, deberán aquellos tener el ancho de este.

4º El contratista se compromete á dejar espedito el camino á los cuatro meses de aprobado el contrato; debiendo dar aviso inmediatamente al Gobierno, para que reciba los trabajos despues de inspeccionados por uno de sus Ingenieros.

5º Deberá tambien ejecutar las reparaciones que le fueren indicadas por el Ingeniero Inspector, no solamente despues de la aprobacion general, sino aun durante el tiempo que dure este contrato, y en caso de no haberlas hecho despues de quince dias que le fueran notificadas, abonará una multa de cincuenta pesos fuertes por cada falta, quedando siempre en la obligacion de hacer las reparaciones.

6º En caso de que la magnitud de las operaciones fuese tal quo no pudieran ejecutarse en el tiempo indicado, deberá señalarse por el Ingeniero que las indique, un plazo prudente.

7º Desde el mes de Diciembre hasta el de Abril época de lluvias, no se tendrá en cuenta el plazo de quince días de que habla el artículo 5º, pero el contratista estará obligado á mantener una cuadrilla de peones ocupada en las reparaciones del camino.

8º El Gobierno abonará al señor Carranza 200 pesos fuertes mensuales durante el primer año, que formará un total de 2,400 pesos fuertes, los cuales deberán ser abonados por trimestres á contar desde el día en que fuere aprobado el contrato y 500 pesos fuertes anuales en cada uno de los tres años sucesivos en la misma forma que en el anterior.

9º Las cantidades que deban entregarse al Señor Carranza de que habla el artículo anterior, se efectuarán precisamente en las épocas fijadas, siempre que por su parte no haya falta y sin que el Gobierno pueda dejar de hacerlo por no haber mandado revisar el camino ó cualquiera otra causa, que no sea la falta de cumplimiento por parte del contratista.

10. Este contrato tendrá efecto, siempre que el Honorable Congreso vote los fondos necesarios para el entretenimiento de caminos.

Buenos Aires, Julio 7 de 1873.

Adolfo E. Carranza.
Knut Lindmark.

Contrato para la reparacion y conservacion del Camino Carretero entre Catamarca y la Rioja.

El Gefe de la Oficina de Ingenieros Nacionales, en representacion del Superior Gobierno de la Nacion, competente-mente autorizado por decreto de fecha 25 de Enero ppdo. y D. Adolfo E. Carranza, han convenido en lo siguiente :

1º El Señor Carranza se compromete á reparar y mantener en perfecto estado de servicio el Camino Carretero que existe construido entre las ciudades de Catamarca y la Rioja, durante el término de cuatro años, á contar desde la fecha en que este contrato sea aprobado por el Superior Gobierno.

2º En los lugares pedregosos, deberán sacarse todas las piedras de manera que no incomoden el tráfico de rodados.

3º Cuando sea mas conveniente formar *desechos* que reparar el camino existente, deberán aquellos tener el ancho de este.

4º El contratista se compromete á dejar espedito el camino, á los cuatro meses de aprobado el contrato debiendo dar aviso inmediatamente al Gobierno para que reciba los trabajos despues de inspeccionados por uno de sus ingenieros.

5º Deberá tambien ejecutar las reparaciones que le fueren indicadas por el ingeniero inspector, no solamente despues de la reparación general, sino aun durante el tiempo que dure este contrato, y en caso de no haberlas hecho despues de quince dias, que le fueren notificadas, abonará una multa de cincuenta pesos fuertes por cada falta, quedando siempre en la obligacion de hacer las reparaciones.

6º En caso de que la magnitud de las reparaciones fuese tal, que no pudieran ejecutarse en el tiempo indicado, deberá señalarse por el Ingeniero que las indique un plazo prudente.

7º Desde el mes de Diciembre, hasta el de Abril, épocas de las lluvias, no se tendrá en cuenta el plazo de quince dias de que habla el art. 5º ; pero el contratista estará obligado á mantener una cuadrilla de peones, ocupada en las reparaciones del camino.

8º El Gobierno abonará al señor Carranza 150 ps. ftes. mensuales, durante el primer año, que formarán un total de ps. ftes. 1,800, los cuales serán abonados por trimestres, á contar desde el dia que fuese aprobado el contrato y 500 anua-

les en cada uno de los tres años sucesivos, en la misma forma que en el anterior.

9^o Las cantidades que deban entregarse al señor Carranza, de que habla el artículo anterior, se efectuarán precisamente en las épocas fijadas, siempre que por su parte no haya falta, y sin que el Gobierno pueda dejar de hacerlo, por no haber mandado revisar el camino, ó cualquiera otra causa que no sea la falta del cumplimiento por parte del contratista.

10. Este contrato tendrá efecto, siempre que el Honorable Congreso vote los fondos necesarios para entretenimiento de los caminos.

Buenos Aires, Julio 7 de 1873.

Adolfo E. Carranza.
Kunt Lindmark.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 9 de 1873.

Vistos los tres contratos que la Oficina de Ingenieros, en virtud de las facultades que le concede el decreto de 25 de Enero, ha celebrado el 7 de Julio con D. Adolfo E. Carranza, para la reparacion y conservacion de los caminos carreteros de Papagayos á San Juan, de la Rioja á Papagayos y de Catamarca á la Rioja; y considerando la urgencia que hay de proceder á la compostura de dichos caminos y la ventaja de hacerlo de la manera que se propone; con lo espuesto por dicha Oficina y la Contaduria General.

El Presidente de la Republica—

DECRETA:

Art. 1^o Apruébanse los espresados contratos, siendo entendido que el pago trimestral de que habla el artículo 9^o de ellos, no se hará sino previos los trámites legales y en virtud de certificacion ó informe de la Oficina de Ingenieros, de haber cumplido el señor Carranza con las obligaciones que aquellos contratos le imponen, debiendo ademas presentar como ha ofrecido un fiador á satisfaccion del Gobierno.

Art. 2^o Comuniquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional con dichos contratos.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

ANEXO

I N M I G R A C I O N

Buenos Aires, Diciembre 13 de 1873.

Á S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

En presencia de los gravisimos sucesos que se desarrollan en la Ensenada, el infrascrito se apresura á llevar á conocimiento de V. E. que en todo lo que falta del mes y en el entrante, se esperan de Europa los vapores que se espresan en la nómina adjunta, conduciendo próximamente 15,000 inmigrantes.

Estos vapores, Sr. Ministro, traerán ó no patente limpia. Para este último caso, habria que proveerse con tiempo de los buques necesarios para las cuarentenas que V. E. imponga y que las circunstancias reclaman, desde que no hay lazaretos terrestres.

Aunque la comision que tengo el honor de presidir, cree que no ha sido atendida por V. E. en las indicaciones (hoy plenamente justificadas) que en tiempo oportuno se permitió elevar á la consideracion del Gobierno, sobre lazaretos, vuelve hoy una vez mas sobre este asunto, reiterando sus vistas anteriores (no obstante que entre los miembros que la componen no hay facultativos, ni personas de conocimientos especiales sobre esta materia).

Dios guarde al Sr. Ministro.

Belisario Roldan.
Guillermo Wilckein.
Secretario.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 16 de 1873.

A la Junta de Sanidad, para que informe á la mayor brevedad posible.

FRIAS.

Buenos Aires, Diciembre 16 de 1873.

Exmo. Señor:

La Junta de Sanidad se ha impuesto de la nota que precede y de la planilla adjunta; documentos en que la Comision de Inmigracion manifiesta que se hallan próximos á llegar varios buques con un número crecido de inmigrantes y somete al Gobierno sus apreciaciones respecto á medidas sanitarias.

Esta Junta piensa que la Comision de Inmigracion está ultrapasando sus atribuciones al aconsejar medidas sanitarias, lo que significa una verdadera intromision innecesaria, pues el Gobierno que se halla instruido de todos los antecedentes relativos á la llegada de buques sabe los elementos con que cuenta para hacer el servicio sanitario y por medio de su Junta de Sanidad se halla en aptitud de juzgar cuales son las medidas que deben adoptarse en cada caso.

El Gobierno sabe que si no tiene lazaretos en tierra, no es por falta de voluntad ni por ignorancia de la Junta respecto á las ventajas que ellos proporcionan, ni porque hubiera necesidad de esperar que la Comision de Inmigracion lo aconsejara. No hay lazaretos en tierra porque no hay terreno á propósito para hacerlos, y no hay lazaretos flotantes capaces para llenar las exigencias de la inmigracion, porque no existe fondeadero donde establecerlos, ni bastarian para llenar dicho servicio todos los buques de que el Gobierno puede disponer.

El Gobierno que se halla instruido por su Junta, de todo cuanto se refiere á sanidad, no debe aceptar consejos oficiosos de corporaciones incompetentes y que no tienen conocimiento de las medidas que el Gobierno toma, ó se halla dispuesto á tomar.

En cuanto á las medidas que deben adoptarse actualmente, en vista de la cantidad de inmigrantes próximos á llegar, en vista de la resistencia que se opone á que el Lazariato de la Ensenada sea ocupado y en vista del mal estado en que los saladeros han puesto las aguas de aquel paraje, la Junta de Sanidad piensa que como medida aconsejada por la *necesidad* segun ha tenido ocasion de decirlo verbalmente á V. E. debe mandarse los lazaretos flotantes á Martin Garcia, disponiendo lo conveniente para que sean desembarcados en la isla los pasajeros que lleguen en los buques que deban ser sujetos á cuarentena.

Es cuanto esta Junta tiene que esponer, con motivo de los documentos que preceden.

José M. Bustillo.

Eduardo Wilde.

Pedro Mallo.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 17 de 1873.

Publiquese con la nota de su referencia, y contéstese al Presidente de la Comision de Inmigracion, que se limite en lo sucesivo á los asuntos de su competencia, absteniéndose de hacer cargos al Gobierno por su conducta, que no está llamado á juzgar.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Buenos Aires, Diciembre 30 de 1873.

Al Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

La Comision Central de Inmigracion, de que aun formo parte y presido, se vé en el caso de consultar á V. E. con calidad de urgente, sobre el siguiente punto:

¿Qué deberá hacer en presencia de la gran aglomeracion de inmigrantes que ocurren actualmente al Asilo, y de la imposibilidad que ya principia á tocarse para mandarlos al Litoral, por la clausura de uno de sus principales puertos y probable clausura de los demas?

El Sr. Wilckein, Secretario de esta Comision, dará á V. E. todas las esplicaciones verbales que pueda necesitar.

Dios guarde al Sr. Ministro.

B. Roldan.

Guillermo Wilckein.

Buenos Aires, Diciembre 31 de 1873.

Contéstese en los términos ya acordados y publíquese.

FRIAS.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 31 de 1873.

Al Sr. Presidente de la Comision Central de Inmigracion.

Se ha recibido hoy la nota de Vd., fecha de ayer, y en virtud de los informes y esplicaciones que sobre su contenido ha

dado el Sr. Secretario de esa Comision, se ha dispuesto que se alquile otro local mas para atender á los inmigrantes, y que mientras que los que se destinaban al Litoral y al Interior de la República, no pueden enviarse allá por las actuales circunstancias, se remitan á la campaña de esta Provincia; lo que comunico á Vd. en respuesta á su citada nota.

Dios guarde á Vd.

ULADISLAO FRIAS.

Comision Central de Inmigracion.

Buenos Aires, Diciembre 29 de 1873.

Al Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

La Comision Central de Inmigracion se ha reunido hoy, en sesion extraordinaria, al solo objeto de tomar en consideracion y contestar la nota de V. E., fecha 22 del corriente, en respuesta á la de esta Comision del 13 del mismo.

Dice V. E. que habiéndose pasado esta nota á informe de la Junta de Sanidad, el Gobierno ha dispuesto se diga en contestacion al Sr. Presidente de esta Comision, « que se limite en lo sucesivo á los asuntos de su competencia, absteniéndose de hacer cargos al Gobierno por su conducta, que no está llamado á juzgar.»

Antes de pasar adelante, esta Comision cree de oportunidad consignar aquí, para el mejor conocimiento del Gobierno, que como en la nota de V. E. no se hace referencia á ella, sino que se habla al parecer directa y exclusivamente con su Presidente el Sr. Roldan, ella se hace un deber en declarar que, tanto la nota del 13 del corriente, como todas y cada una de las que

este Sr. ha dirigido á V. E., han sido en nombre y representacion de esta Comision, las que, por consiguiente, las declaran suyas.

Para coordinar mejor esta contestacion, la Comision tiene que reproducir aqui, como punto de partida, su dicha nota del 13 del presente, que tan erróneamente ha sido interpretada por V. E.

Entonces esta Comision dice á V. E.:—« En presencia de los gravísimos sucesos que se desarrollan en la Ensenada, el infrascripto se apresura á llevar á conocimiento de V. E., que en todo lo que falta del mes y en el entrante, se esperan de Europa los vapores que espresan en la nómina adjunta, conduciendo próximamente quince mil inmigrantes. Estos vapores, Sr. Ministro, traerán ó no patente limpia. Para este último caso, habrá que proveerse con tiempo de los buques necesarios para la cuarentena que V. E. imponga y que las circunstancias reclamen, desde que no hay Lazaretos terrestres.

« Aunque la Comision, que tengo el honor de presidir, cree que no ha sido atendida por V. E. en las indicaciones (hoy plenamente justificadas) que en tiempo oportuno se permitió elevar á la consideracion del Gobierno sobre Lazaretos, vuelve hoy una vez mas sobre este asunto, reiterando sus vistas anteriores (no obstante que entre los miembros que la componen, no hay facultativos ni personas de conocimientos especiales sobre la materia).

Segun la autorizada opinion de V. E., esta Comision no solo ha estralimitado sus atribuciones en esta nota que queda transcripta, sino que ha ido hasta censurar los actos del Gobierno.

No puede esta Comision admitir tal apreciacion, ni concibe como haya podido V. E. interpretar dicha nota de tal manera.

Si el hecho de manifestar la Comision su pesar por no haber sido atendida en las indicaciones sobre Lazaretos, que

en tiempo oportuno se permitió elevar á su consideracion, importa en el concepto de V. E., una censura á la conducta del Gobierno, en el de esta Comision, importa simplemente la espresion del sentimiento con que miraba la desatencion de que, en su concepto, eran objeto los Lazaretos, sobre los cuales las indicaciones de esta Comision, por último, han prevalecido, puesto que V. E. mismo las ha puesto en práctica, como convenientes. Ahí están, Sr. Ministro, nuestras notas fecha 23 de Julio, Octubre 21 y 17 de Noviembre del presente año (las que decididamente hemos de someter al fallo del país, ya que el de V. E. nos es adverso) atestiguando que no es necesario ser facultativo ni tener conocimientos especiales para poner un grano de arena en la balanza de las grandes conveniencias generales, apuntando ó indicando, con mas ó menos acierto, la adopcion de medidas que, en el caso presente, para señalarlas nos ha bastado el buen sentido y la voluntad decidida de servir leal y patrióticamente al país.

Dice V. E. que «se limite esta Comision á los asuntos de su competencia,» lo que importa afirmar que no es atribucion de la misma el hacer las indicaciones que ha presentado á V. E.

Nosotros, Sr. Ministro, hemos estado creyendo que, lejos de merecernos un reproche las tales indicaciones, nos habrian valido la consideracion del Gobierno, puesto que así hemos demostrado el celo con que hemos querido llenar el cometido que el mismo Gobierno nos encomendó al darnos un puesto en esta Comision, que cualesquiera que sean los informes que V. E. tenga respecto á su marcha, ella ha cumplido debidamente con el mandato que recibió del Gobierno.

¿Cómo no ha de ser atribuciones de esta Comision el hacer *indicaciones* á V. E. sobre Lazaretos, cuando estos se relacionan tan intimamente con la inmigracion, sobre la cual aquella tiene el deber de velar?

¿Cómo es que si esta Comision no tiene atribuciones para

hacer á V. E. *indicaciones* sobre Lazaretos, ni es competente para ello, el Gobierno, de que V. E. forma parte, le propuso en nota fecha 11 de Marzo último, que se encargase de su administracion y movimiento mecánico? Parece que entonces V. E. creia que «esta Comision tenia elementos especia-
lísimos de que disponer para ejercer la administracion de los Lazaretos flotantes y de tierra.»

¿Cómo puede V. E. negar á esta Comision el derecho que de uno ú otro modo, tiene el último habitante del país?

Por otra parte, esta Comision jamás ha tocado los puntos técnicos ó científicos que tienen los Lazaretos. Ella se ha limitado á lo que antes como ahora creia y cree que es de su deber y aun mas, de su estricta obligacion. Obrando así, no solo se inspiraba en los mas patrióticos y humanitarios sentimientos, sino que se congratulaba y se felicitaba de ayudar al Gobierno, con su moderado contingente, en la tarea diaria de la administracion general del país, sirviendo *gratuitamente* un puesto que cada vez se hace mas importante y que cada vez reclama mas atencion y laboriosidad, pues felizmente la Republica Argentina ocupa actualmente el segundo rango en el mundo en punto á inmigracion.

Nos hemos equivocado, Sr. Ministro, V. E. encuentra un cargo allí donde nosotros creiamos que encontrase un motivo para acordarnos su consideracion.

En tal divergencia, y despues de dejar contestada su nota de 22 del corriente, venimos á presentar á V. E., como presentamos en masa, nuestra renuncia *indeclinable* del puesto que ocupamos en esta Comision, rogando al mismo tiempo al Sr. Ministro quiera aceptarla con la menor demora posible.

Dios guarde á V. E.

Belisario Roldan, Presidente—*P. Nouguier*, Vice-Presidente—*W. Günther*, Tesorero—*Felipe Llavallot*—*Santiago Bletcher*—*G. Matti*—*G. Temperley*—*Pedro Cavello*—*E. Wiecekert*—*Ricardo Lezica*—*A. Mavroff*—*Augusto Ricardo Roosen*.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 7 de 1871.

Acéptase la renuncia que antecede de los miembros de la Comision de inmigracion; avítese en respuesta, espídase el decreto acordado, y publíquese.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Enero 7 de 1871.

Habiéndose aceptado en esta fecha la renuncia que han presentado los miembros de la Comision Central de Inmigracion, y conviniendo al mejor servicio público, sobre todo en las actuales circunstancias, que sus funciones se ejerzan por una sola persona, cuyos servicios sean remunerados por el Erario.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1º El Secretario de dicha Comision D. Guillermo Wilckein, desempeñará interinamente las funciones señaladas á la misma Comision.

Art. 2º El Tesorero de ella entregará en la Tesoreria General, á la orden del Gobierno, el saldo existente á favor de la Comision, y rendirá á la Contaduria General la correspondiente cuenta de inversion de los fondos que haya recibido para los objetos de su instituto.

Art. 3º Los gastos en lo sucesivo se hará de los fondos

que el Gobierno pondrá á disposicion de dicho Secretario, quien deberá pedirlos con la anticipacion necesaria, á fin de que por su falta no sufra el servicio.

Art. 4^o Comuniquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Municipalidad de

Buenos Aires, Enero 25 de 1874.

Al Sr. D. Guillermo Wilckein, encargado de la Comision Central de Inmigracion.

La Corporacion que presido, ha vuelto á tener conocimiento de que han sido atacados del cólera varios de los inmigrantes que se encuentran en las carpas de Palermo.

Indudablemente contribuirá á ello la mala condicion en que se encuentran, á causa de las lluvias y crecientes, por un lado, y el mal arreglo de las carpas, por el otro.

Si bien esta corporacion toma y tomará todas las medidas convenientes para evitar el mal, ellas no serán bastantes, sino se corta Je raiz.

Bastan los casos del cólera entre esos inmigrantes, para convencernos que es urgente y necesario trasladarlos de allí á otro local donde se les pueda dar mejor alojamiento.

Si esa Comision no tiene, ó no puede procurarse algunas casas habitables para alojarlos convenientemente y sin pérdida de momento, le ofrezco desde ya un local aparente para que no pueda invocarse por mas tiempo tal pretesto.

Por último debo recomendar al señor Wilckein preste su atención preferente á esta comunicacion, para no verme obligado á tomar una injerencia inmediata en el desalojo de esas carpas; lo que me será impuesto en obsequio de mi deber.

Dios guarde á Vd.

Es cópia —

E. Bunge.

J. P. Alvarez.

Buenos Aires, Enero 26 de 1874.

Al Sr. Presidente de la Municipalidad, D. Emilio Bunge.

Por duplicado he recibido la nota fecha 25 del corriente, en el Asilo de Inmigrantes de Palermo, la primera á las siete y en esta oficina la segunda á las diez de esta mañana; y me es grato contestarla despues de verificada la visita médica de primera hora.

Es verdad, señor Presidente, que han habido varios enfermos, y aun fallecidos cuatro, todos párvulos; de los cuales el mayor es de 20 meses y el menor de 3 semanas, cuyas enfermedades segun la clasificacion del facultativo, son *cólera infantil* y *enteritis*. Pero hoy tenemos cuatro mas de cólera, remitidos al Lazareto, dos criaturas de 6 y 18 meses de enteritis y dos casos sospechosos que se asisten y observan en carpas separadas.

Tomadas todas las medidas preventivas, abundando en recursos y en constante observacion y vijilancia, bajo la inmediata y severa direccion de un facultativo, con tiendas perfectamente ventiladas, no es mala, sino muy buena la condicion en que se encuentra montado el Asilo. Lo que hay es, señor Presidente, que, á mas de reinar el cólera en todos los ámbitos

del Municipio, es moral y materialmente imposible rejiuntar los inmigrantes que, apenas almuerzan ó comen, se desbandan en todas direcciones, cometiendo excesos de gula que bajo la influencia de la atmósfera epidémica y la misma ociosidad é inacción en que están, hay demasiadas causas para que caigan de cólera, en circunstancias que no se salvan de su contagio, sino los que se mantienen, bajo una rigurosa higiene

La prueba de la exactitud de estas observaciones está, señor Presidente, en los siguientes datos:

Los empleados del Asilo, y aun individuos de sus familias, como 30 personas, un piquete de soldados están dia y noche, beben la misma agua, y se alimentan de las mismas comidas que los inmigrantes, y ninguno de ellos ña sido atacado.

El Colejio Militar está ubicado en el mismo terreno, á una cuadra á lo mas del Asilo. Establecimiento que contiene de 300 á 400 individuos y tampoco hay allá un solo caso de cólera.

En contraposicion de esto, y en el mismo Palermo, tiene Vd. los siguientes datos: En el antiguo matadero del señor Lezica frente al Asilo, hay siete atacados de cólera, y en la maestranza de 8 á 10, al mismo tiempo que del Asilo salen 4 para el Lazareto; habiendo en este último punto mucho mayor número, compuesto de gente nueva, no aclimatada y entre las cuales hay dos terceras partes de niños y ancianos.

Estos datos irrecusables por su exactitud, prueban de una manera incontestable, que el mal procede de circunstancias inevitables, á despecho de las condiciones del Asilo.

Entre la Municipalidad que ha cedido el local y la Comision que lo ha aceptado, para el objeto de alojar los inmigrantes, no ha podido haber sino un pensamiento: el de evitar la aglomeracion de aquellos en los conventillos del Municipio, salvando por este medio tanto á este de una causa mas de epidemia, cuanto á los inmigrantes del contagio.

Despues deshacer las casillas de San Martin y de haber puesto todos los medios sin economizar gastos, en combinacion

misma con esa Corporacion, que cedió el terreno para formar el Asilo, sacándolo del centro mismo de la ciudad, no concibo señor Presidente, qué motivo puede este tener para creer que esta Comision invoque pretextos para cosa alguna en sus procedimientos, ni para dudar de que acepte las disposiciones que dictara como el concurso que quiera prestar al importante objeto de conciliar los intereses de la salubridad del Municipio con los intereses vinculados á la inmigracion, cuya aglomeracion ha coincidido con la epidemia.

Para que se persuada el señor Presidente que esta Comision no ha omitido medio alguno, le acompaño en cópia la nota pasada al facultativo, poniendo bajo sus órdenes todo el réjimen higiénico del Asilo.

Muy lejos pues de poner obstáculos y celebrando que esa Corporacion tome la injerencia que crea de su deber, tengo el placer de aceptar el ofrecimiento que el señor Presidente me hace, de un local aparente para alojar convenientemente la inmigracion, seguro de la aprobacion del Exelentisimo Gobierno: y pues si desde ya puede proporcionarlo, me hago un deber de participar al señor Presidente que, cuanto antes será mejor, pues á mas de los que hay en el Asilo, tenemos en el Puerto dos buques con 250 inmigrantes que solo esperan órdenes para el desembarque.

Dejando asi contestada la citada nota; me es grato ofrecer al señor Presidente la espresion de mi distinguida consideracion.

(Firmado)

Guillermo Wilckein.

Encargado de la Comision de Inmigracion.

Palermo, Enero 23 de 1874.

En el deseo de contribuir segun la esfera de mis atribuciones ó mejorar en lo posible las condiciones higiénicas en que llegan los inmigrantes á este Asilo; vengo á suplicar al Sr. Dr. á quien tengo el honor de dirigirme se sirva indicarme, todo aquello que considere oportuno, para preservar á los recién llegados de toda causa que pudiera apestarlos.

El Sr. Dr. sabe y lo vé, que diariamente se hace la limpieza general de las carpas, obligando á los que las habitan á sacar fuera y ventilar sus ropas.

Los alimentos que se dan igualmente se escudriñan escrupulosamente, la carne, pan, arroz, etc., son de la mejor calidad.

Espero pues de su amabilidad se digne atender la indicacion que me permito hacerle, en la inteligencia que cualquier idea que Vd. me señale será inmediatamente ejecutada.

Dios guarde á Vd.

Juan F. Cavanillas.

Buenos Aires, Enero 26 de 1874.

A S. E. el señor Ministro del Interior, doctor don Uladislao Frias.

Adjuntando original la nota recibida del Sr. Presidente de la Corporacion Municipal y en cópia la que acabo de contestar, tengo el honor de comunicar al Sr. Ministro que debiendo ordenar de un momento á otro el desembarque de los inmigrantes á que me refiero en la nota á aquel funcionario, al mismo

tiempo que espero las medidas que pueda tomar la Corporacion, desearia que V. E. me impartiera las órdenes que juzgue convenientes para proceder con el mayor acierto.

Yo me permito manifestar al Sr. Ministro la opinion de la conveniencia que hay en aceptar el ofrecimiento hecho de un local, y dejar que la Corporacion tome la injerencia que crea necesaria en las medidas relativas á la recepcion de inmigrantes en el Municipio.

Las responsabilidades de esta Comision y por consiguiente las del Gobierno Nacional mismo, disminuyen en razon directa de la parte que toma la Municipalidad.

Esperando que lo hecho sea de la aprobacion del Exmo. Gobierno reitero una vez mas la espresion de mi alta consideracion y respeto.

Guillermo Wilckein.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Enero 29 de 1874.

Apruébanse las medidas de que dá cuenta el encargado de las funciones de la Comision de Inmigracion, publíquese con las notas de su referencia, y oficiesele informe por qué motivo no ha tomado otros locales para alojar convenientemente á los inmigrantes, conforme á las órdenes que tenia del Gobierno.

FRIAS.

Buenos Aires, Febrero 10 de 1874.

A S. E. el señor Ministro del Interior, doctor don Uladislao Frias.

Con fecha 6 del presente, y en momentos que me preparaba á partir á la campaña á objetos del servicio, se ha recibido en esta oficina la respetable nota de V. E. é informando en el sentido por ella ordenado, debo esponer lo siguiente :

Declarado el cólera en la ciudad y presentada la renuncia de la Comision, coincidiendo estos hechos con la afluencia extraordinaria de inmigrantes cuya entrada en la cuadra causaba pánico, mi primera diligencia en cumplimiento de las órdenes de V. E. fué la de procurar un edificio que reuniera las condiciones de ser espacioso y hallarse ubicado fuera del recinto de la ciudad para trasladarse el Asilo.

No pude conseguirlo por dos razones que solo llegaron á mi conocimiento al buscar con empeño el local que necesitaba.

Era Sr. Ministro, que los pocos propietarios que poseen grandes edificios en las quintas, se niegan á alquilarlos para el objeto de servir de asilo de inmigrantes ; y que los únicos edificios disponibles, habian sido alquilados por la Municipalidad preventivamente para Lazaretos.

Los habitantes del municipio se alarmaron de tal manera con la vecindad de Lazaretos y Asilos, que bastó la noticia de haberse tomado por la Municipalidad una casa de la calle de Santa-Fé, aunque muy afuera y aislada, para que fuera incendiada ; y de aquí la resolucion municipal, de colocar en las casas alquiladas un guardian.

En tal conflicto, y ya perdida toda esperanza de conseguir mi objeto, en momentos que la inmigracion se aglomeraba visiblemente, me presenté á la Corporacion Municipal que, interesada en mi concepto, tanto como la Comision en el mismo

propósito, podía proporcionarme uno de los edificios de que disponia.

Mas ya sea que no encontrara conveniencia en ello, ó que temiera la falta de locales, caso de arreciar el cólera; la Corporacion Municipal, solo me designó entonces el terreno de Palermo, adjudicando á la Comision ocho manzanas.

Habiendo dado cuenta de esto, y bajo la autorizacion de V. E. procedióse á la construccion de dos casillas de madera y establecimiento de las tiendas de campaña recibidas de la Comisaria de Guerra, en el local mas conveniente por su elevacion; quedando trasiadado el Asilo con todo su menaje y empleados en menos de 60 horas.

Alojados alli los inmigrantes y producidos algunos casos de cólera, la Municipalidad se alarmó, teniendo lugar con tal motivo un cambio de notas con esta Comision; porque despues de haber ella misma proporcionado el local y la comision gastado cerca de *ochenta mil pesos* en la construccion del Asilo provisorio, exijia que fuese levantado perentoriamente.

En la imposibilidad material de atender esta exigencia y comprendiéndolo así la Corporacion, acabó por donde debia principiar, ofreciendo un edificio que, aceptado en el acto, fué ocupado inmediatamente por una parte de los inmigrantes, la que se componia de familias con niños.

El nuevo local que es la quinta de Bollini, ubicada en una altura á inmediaciones de la Penitenciaría, tiene buenas y espaciosas piezas; pero carecian de una cocina para el servicio de tanta jente; no era posible construirla en el acto, ni se permitia tampoco hacerlo, habiendo la municipalidad obligándose á no tocar cosa alguna, ni alterar las condiciones del edificio.

En tal situacion y en el empeño de conciliar tantas y tan variadas exigencias, y superando las dificultades, adoptóse la medida de que los inmigrantes fueran al asilo á la hora de almuerzo y comida, mientras se trasladaban las cocinas á

un terreno contiguo á la quinta, cuya adquisicion fracasó tambien porque su propietario pidió tres mil pesos de alquiler.

Entre tanto, no mediando entre la quinta y el asilo provisorio, sino ocho cuabras mas ó menos, este ejercicio no podia ser sino muy hijiénico para las jentes entumecidas por la sedentaria vida de la navegacion, pues esta misma medida tan útil y conveniente á todos ha sido explotada en el propósito de acumular cargos contra la Comision, cargos que no han podido sostenerse ni por horas, ante la notoriedad de la verdad y de los hechos.

Teniendo en cuenta las órdenes y recomendaciones del Gobierno, habianse tomado sin consideracion á gastos, las medidas mas eficaces, tanto respecto de los alimentos, cuanto en relacion á la hijiene, hasta dejar plenamente satisfecha á la Comision de Salubridad del Pilar, que visitó el Asilo.

A pesar de esto rogué al Sr. Dr. D. Eduardo Wilde que en su carácter de miembro de la Junta de Sanidad, visitara el Asilo, indicando las medidas mas propias á garantir la salubridad.

Tambien este facultativo me manifestó su plena satisfaccion por las condiciones con que estaba montado el Asilo.

La clausura de los puertos de Santa Fé, y las deplorables medidas de las autoridades de aquella capital respecto de los inmigrantes remitidos por el vapor « Proveedor, » á consecuencia de la aceptacion del mismo Gobernador Iriondo, han determinado al que suscribe á circunscribir á la campaña de la Provincia de Buenos Aires, todos sus esfuerzos, para evitar que la inmigracion se aglouere en el municipio : y me es altamente satisfactorio, señor Ministro, poner en conocimiento de V. E. que he encontrado en el Exmo. Gobierno de la Provincia la mas activa y franca disposicion.

Acabo de realizar una espedicion hasta Chascomús y las Flores, dejando bajo sus auspicios, establecidos, muy buenas

relaciones con los Jueces de Paz, de los partidos á donde la Comision trata de introducir la inmigracion.

Ultimamente la Corporacion municipal, ha puesto á disposicion de la Comision dos grandes edificios, que esta trata de arreglar y tener listos para el caso de una afluencia extraordinaria de inmigrantes, como la que tuvo lugar en el mes anterior.

Ya mas desahogada, con relaciones establecidas que se estienden con rapidez en toda la campaña, disminuyendo el cólera y con ello el pánico de la poblacion del municipio, esta Comision espera que el movimiento de la inmigracion, para la campaña irá en aumento bastante, para que la parte misma que quede en la ciudad, pueda ser á la vez inducida por aquellos, á buscar mejores y mas liberales conveniencias en las faenas rurales.

Tal es señor Ministro, lo que el abajo firmado cree deber informar en cumplimiento de la órden recibida.

Dios guarde á V. E.

Guillermo Wilckein

Buenos Aires, Febrero 13 de 1874.

Publíquese.

FRIAS.

*Estracto de la sesion de la Comision de Inmigracion de 19
de Marzo de 1873.*

Reunidos en minoria el 19 del corriente los Sres. miembros de esta Comision.

Don Manuel Lynch
« Pedro Cabello
« Guillermo Gunther
« Guillermo Matti

Oida la esposicion que yo les hice respecto á las dificultades que toco, para reunir la Comision en número legal, acordaron—Que pasase una circular á todos los Sres. que componen esta Comision, como tengo el honor de hacerlo, encareciéndoles la necesidad de su asistencia puntual á las sesiones, lo que se hace ya de todo punto indispensable si es que esta Comision ha de llenar los altos fines para que ha sido instituida.

Cumpliendo lo resuelto por los Sres. arriba citados, quedo de Vd., etc., etc.

Belisario Roldan.

Siendo la hora avanzada ya, se levantó la Sesion.

Guillermo Witkein.

*Extracto de la Sesion de la Comision Central de Inmigracion
de 9 Abril de 1873.*

En vista de la inasistencia de muchos Sres. á las reuniones ordinarias, se acordó reformar el artículo 3^o sobre Sesiones que dice testualmente: « Para formar Comision se requiere la presencia de ocho de sus miembros—Despues de algunas deliberaciones se convino en que el Presidente y tres miembros mas, bastarian para formar *quorum* dejando á juicio de esos miembros reunidos, llamar mayor número, si la gravedad de los asuntos asi lo requiriese.

Guillermo Witkein.

Buenos Aires, Febrero 18 de 1874.

A S. E. el Señor Ministro del Interior Dr. D. Uladislao Frias.

Se ha recibido en esta Comision la respetable nota del 14 de Enero próximo pasado, é informado al tenor de lo ordenado por ella, debo esponer: que segun lo establecido por el reglamento interno, la Comision Central debia reunirse dos veces al mes, en sesion ordinaria, sin perjuicio de hacerlo extraordinariamente cada vez que un caso superviniente así la requiriese.

Durante el año 73 la Comision tuvo 13 (trece) sesiones ordinarias y 4 (cuatro extraordinarias.)

Pero lo que puede suministrar al Ministerio una idea mas completa sobre el mecanismo de las sesiones es el extracto de las del 19 de Marzo y 9 de Abril de 1873 que tengo el honor de adjuntar en cópia legalizada.

Dios guarde al señor Ministro.

Guillermo Wilckein.

Asilo de Inmigrantes

Comision de Inmigracion.

Buenos Aires, Febrero 12 de 1874.

A S. E. el señor Ministro del Interior Dr. D. Uladislao Frias.

Adjuntando á la presente nota el plano levantado por el Departamento de Ingenieros para el Asilo de Inmigrantes, tengo

el honor de llamar la atención del Exmo. Gobierno sobre las razones que me inducen á pedir la adopción de las medidas conducentes á la inmediata construcción del establecimiento indicado.

Votados ya por el Congreso los fondos necesarios para este objeto, en la Ley de Presupuesto de los dos últimos años, creo inútil entrar en la enumeración de las razones de general importancia que reclaman la planteación del establecimiento del Asilo, asunto que está ya mas arriba libre de toda discusión pero no me es dado señor Ministro prescindir de la consideración de los hechos de actualidad y de las razones que militan, para no diferir por mas tiempo la ejecución de una obra que, á haber estado realizada, habria prestado servicios de inestimable valor en la época de epidemia porque está pasando la ciudad.

Frescos todavía los recuerdos de la primera impresión producida en la Sociedad de Buenos Aires por la noticia del Cólera en la Ensenada, son de notoriedad la ansiedad de la población y los conflictos en que se han visto sus autoridades á causa de la temible preocupación que se habia apoderado de ella, en contra de la Inmigración, precisamente en los momentos en que esta afluía en una proporción cada vez mas creciente y extraordinaria, hasta infundir el pánico y causar una peligrosa alarma.

Cuanta falta ha hecho en esta ocasión el Asilo de Inmigrantes, en las condiciones proyectadas, es asunto mas para palpado que para explicado; pero el Sr. Ministro posee en los datos verbales que he tenido el honor de transmitirle, así como en las notas y el informe últimamente elevado á su consideración, cuanto puede desearse para apreciar con exactitud la difícil situación en que se ha encontrado esta comisión, las autoridades y aun la misma Inmigración. Basta decir que jamás los intereses de esta estuvieron mas comprometidos ni en mayor peligro.

Créolos salvados señor Ministro, aunque recrudeciera la epidemia; pero tambien creo que es tiempo de prevenir cualquiera otra emergencia, poniendo en obra inmediata la construccion del establecimiento, para no esponer á la inmigracion á contingencias que es imposible calcular, aparte de los gastos extraordinarios que como en esta ocasion pueden resultar.

Dispuesto el terreno, levantados los planos y teniendo votados por el presupuesto del año anterior y del presente (72,000) setenta y dos mil pesos fuertes, solo falta la resolucion del Exmo. Gobierno para dar principio á la obra.

Entre otras consideraciones de economia y conveniencia, hay una importante referente á los terraplenes y murallas de defensa.

El ferro-carril del Oeste está conduciendo al paseo «Guardia Nacional» los desmontes de terrenos que está nivelando en algunos puntos de su trayecto. Aprovechar la ocasion para obtener esos desmontes, seria indudablemente muy económico en tiempo y dinero, ya sea que la obra se ejecute por cuenta del Gobierno ó por una empresa licitadora.

En todo caso, justo seria que se principiara al menos, durante la presente Administracion, que la ha proyectado, y en cuya época la inmigracion ha alcanzado un desarrollo evidentemente inesperado.

Omitiendo otras razones para no fatigar la atencion de V. E. y agregando al plano mismo, el proyecto de construccion para facilitar su conocimiento, pidole se sirva recabar del Sr. Presidente una resolucion en el sentido que lo estime conveniente.

Dios guarde al Sr. Ministro.

Guillermo Vitekein.

Buenos Aires, Febrero 20 de 1874.

Contéstese que debiendo construirse el Asilo de Inmigrantes en el terreno que se indica, cuya cesion se ha ofrecido por el Gobierno de la Provincia, se han dado ya los pasos necesarios para obtenerla, y publíquese.

FRIAS.

En esta ciudad de Buenos Aires, á seis de Febrero de mil ochocientos setenta y cuatro—Su Exelencia el Sr. Gobernador de la Provincia, ciudadano D. Mariano Acosta de cuyo conocimiento doy fé, hallándose en su sala de público despacho por ante mi el presente Escribano Mayor de Gobierno y testigos al final firmados, dijo: que el Poder Ejecutivo se dirijió á la Honorable Asamblea General Legislativa, con fecha veinte y seis de Octubre de mil ochocientos setenta y dos, esponiendo: que segun constaba de los antecedentes que acompañaba, la Comision Directiva del Asilo Nacional de Inmigrantes, habia tomado posesion á principios del año mil ochocientos setenta y uno, de un terreno cuyo uso le concedió el Poder Ejecutivo, ubicado en esta ciudad en el antiguo Paseo Guardia Nacional, entre las prolongaciones de las calles Suipacha y Artes, compuesto de ciento cuarenta varas de frente por setenta de fondo. Que el objeto de la concesion habia sido el establecimiento en el local indicado de un Asilo Central para la Inmigracion que viene al pais, siendo necesaria la Sancion de las Cámaras para llevar á cabo aquella obra, tenia el honor de solicitar la autorizacion requerida para ordenar el otorgamiento de la respectiva escritura de donacion.

Que á consecuencia de esta nota las Honorables Cámaras Legislativas dictaron la siguiente Ley: El Senado y Cámara de Representantes etc., etc. Art. 1^o Autorizase al Poder Ejecutivo para estender escritura de donacion á favor del Asilo de Inmigrantes y con destino á edificio para estos, del terreno situado en la ribera entre las calles de Suipacha y Artes, que consta de nueve mil ochocientas varas cuadradas. Art. 2^o Comuniquese al Poder Ejecutivo.—Dios guarde á V. E.—Alejo B. Gonzalez, B. Artayeta Castex, Secretario.—Noviembre diez de mil ochocientos setenta y tres. Cúmplase, acútese recibo, comuniquese á quienes corresponde, publíquese ó insértese en el Registro Oficial ACOSTA-AMANCIO ALCORTA. El señor Gobernador de la Provincia en uso de las facultades que la ley trascrita le acuerda: otorga y declara: que cede á favor del Superior Gobierno de la Nacion, con destino esclusivo para la construccion y habitacion de un Asilo de Inmigrantes, el terreno de propiedad pública de que se ha hecho mérito, ubicado sobre la ribera del rio, entre la prolongacion de las calles de Artes y Suipacha, compuesto de ciento veinte y un metros y doscientos cuarenta milímetros de frente al Sud, y por sesenta metros y seiscientos veinte milímetros de fondo. A su virtud desiste al Erario de la Provincia del derecho de propiedad que al referido terreno tenia antes de ahora, el que cede y traspasa al Superior Gobierno de la Nacion, para que á mérito de lo espuesto disponga de él como de cosa propia, habida y adquirida con justo titulo como esta donacion lo es, puesto en señal de ella de verdadera tradicion y efectiva entrega, le otorga esta escritura. En su testimonio, así lo otorgó su Exelencia, y prévia lectura en la que se ratificó, firmó, siendo testigos presentes D. Miguel de la Barra y D. Martin Berraondo, vecinos y mayores de edad, de cuyo conocimiento doy fé.—Esta escritura sigue inmediatamente á la del poder especial que con fecha cuatro del corriente otorgó doña Carolina Newton de Amado á favor de don Exequiel Maestro--Amado al folio veinte y nueve

vuelta y siguiente. MARIANO ACOSTA—Testigo—Miguel de la Barra—Testigo—Martin Berraondo—Hay un signo—Ante mí.—Antonio O. Iriarte.—Escribano Mayor de Gobierno.

Es conforme con su matriz que pasó ante mí en el Registro de esta Escribanía Mayor de Gobierno á mi cargo, á que me remito. Para el Exelentísimo Gobierno Nacional, doy el presente que signo y firmo en Buenos Aires fecha ut retro.

Antonio O. Iriarte.

Escribano Mayor de Gobierno.

Gobierno de—

Buenos Aires, Febrero 14 de 1874.

Al señor Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

En cumplimiento de la ley dictada con fecha 30 de Julio del año pasado próximo por las Honorables Cámaras Legislativas de esta provincia, el Poder Ejecutivo remite á V. E. testimonio de la escritura de donacion á favor del Superior Gobierno, de un terreno destinado á la construccion de un Asilo de Inmigrantes.

Dios guarde á V. E.

MARIANO ACOSTA.

AMANCIO ALCORTA.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 24 de 1874.

Avisese recibo dándose las gracias en nombre del Gobierno; ordénese á la Oficina de Ingenieros presente al Ministerio á la

brevedad posible, los planos, presupuesto, especificaciones y bases para la licitacion del Asilo de Inmigrantes que ha de construirse en el terreno á que se refiere la escritura que se acompaña, publíquese en el «Boletín Oficial,» é insértese en el Registro Nacional con dicha escritura que se pasará á la Contaduría General á los efectos del artículo 40 de la ley de Contabilidad.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 31 de 1871.

En conformidad á lo que se espone en el anterior informe por el encargado de la Comision General de Inmigracion, este designará á los Agentes en Francia, el radio dentro del cual deben desempeñar su encargo, dándoles las instrucciones que juzgue convenientes para el mejor servicio público; y cesa la Agencia establecida para la Alsacia y la Lorena.

Para el cumplimiento de esta resolucion, vuelva á dicha Comision este espediente, comuníquese á la Contaduría General y publíquese.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

ANEXO

ESTADÍSTICA

A SS. Illma. el Obispo Diocesano de.

La conveniencia de organizar, del mejor modo posible, los elementos que son la base para la rectificación de las operaciones, que sobre movimiento de población en la República, crea menester decretar el gobierno, y la necesidad de facilitar el buen desempeño de las tareas cometidas á la « Oficina de Estadística Nacional », que ha notado deficiencia de varios datos en los registros parroquiales de algunos curatos de esa Diócesis, sobre los matrimonios, bautismos y defunciones ocurridas en los años 1869, 70 y 71, me proporciona la satisfacción de dirigirme á V. S. Illma. con el objeto de que se sirva incitar nuevamente el celo y laboriosidad de los señores Párrocos de su Diócesis, á fin de que consignen en los registros parroquiales, las circunstancias que abajo se enumeran, y que son de tanta utilidad para la formación de una buena estadística, y para la del censo de la población.

Esos datos son los siguientes, según ha manifestado.

En los *Registros de Matrimonios*, consignar la nacionalidad de los cónyuges,—si extranjeros, por nación,—si argentinos; por provincia, edad de cada uno, su profesión y color.

En los *Registros de Bautismo*, sexo, edad, filiación legítima ó natural y color del bautizado, nacionalidad de los padres y su profesión.

En los *Registros de Defunciones*, sexo, edad, nacionalidad,

estado civil, filiacion legitima ó natural, profesion y enfermedad del fallecido, indicando especialmente, si ha sido suicida ó de otra muerte violenta.

Confiado en que V. S. Illma. se sirva disponer lo conducente para que puedan obtenerse con seguridad los datos enumerados, me es honroso ofrecerle la seguridad de mi mayor consideracion y respeto.

Dios guarde á V. S. Illma.

ULADISLAO FRIAS.

El Obispo de Cuyo

San Juan, Junio 4 de 1873.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Doctor Don Uladis'ao Frias

Exmo. Señor:

He recibido la nota de V. E. de fecha 18 del próximo pasado en la que me encarga incite á los señores Párrocos de mi Diócesis, á que consignen en los Registros Parroquiales, las circunstancias que en la misma me indica, á fin de facilitar el buen desempeño de las tareas cometidas á la Oficina de Estadística Nacional.

En el designio de secundar el propósito de V. E., he mandado con esta fecha cópias legalizadas de la nota de V. E. á los señores Vicarios Foráneos de Mendoza y San Luis, para que ellos se encarguen de dirigirse á sus curas respectivos, recomendándoles al mismo tiempo el interes que todos deben tener en el buen éxito de una obra tan importante, reservando hacer esto mismo de mi parte, con todos los curas de esta Provincia de San Juan.

Dejando así contestada la nota de V. E., me es igualmente grato ofrecerle la seguridad de mi mayor consideración y respeto.

Dios guarde á V. E.

Fray José Wenceslao

Obispo de Cuyo.

Manuel Corral.

Pro-Secretario.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Julio 18 de 1873.

Publiquese.

FRIAS.

Obispo Diocesano.

Salta, Julio 16 de 1873.

Al Exmo. Señor Ministro del Interior, Doctor Don Uladislao Frias.

He tenido el honor de recibir la nota circular de ese Ministerio de fecha 8 del pasado, en la que con motivo de haberse notado algunas deficiencias en los datos que se remitieron de esta Diócesis, de los años 68, 69 y 70, tiene á bien indicar V. E. las circunstancias que los señores Párrocos deben consignar en los registros parroquiales.

Consultando la brevedad en la remision de los datos á que se refiere V. E., se ordenó á los señores Vicarios Foráneos de las

provincias del Sud, que una vez que los párrocos de su dependencia llenasen su cometido, se entendieran directamente con la Oficina de Estadística Nacional, encargándoles el fiel cumplimiento de las instrucciones que al respecto se recibieron de la misma Oficina.

Mas, en cuanto á esta Provincia y la de Jujuy esta Curia ha hecho cuanto ha estado de su parte para que nada faltara en los datos pedidos, y que creo que los párrocos han llenado su deber, suministrando aquellos datos, no solo en conformidad á los cuadros en blanco que se recibieron de la Oficina, sino tambien á la fórmula prescripta en el ritual romano que es lo que se observa en esta Diócesis.

Sin embargo me es altamente satisfactorio decir á V. E., que con esta fecha se imparten las órdenes necesarias para que en los libros parroquiales se consigne para lo sucesivo las demás circunstancias que espresa la nota de V. E.

Con este motivo, me complazco en ofrecer á V. E. mi respetuosa consideracion.

Dios guarde á V. E.

FRAY BUENAVENTURA.
Obispo de Salta.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Agosto 5 de 1873.

Publíquese.

FRIAS.

ASAMBLEA GENERAL DEL 18 (30) DE AGOSTO DE 1872

Presidencia de M. el Príncipe Lobanoro Rostovski

.....
M. BRAVO—Espone á la Asamblea el estado de los trabajos estadísticos ejecutados en la República Argentina, y á fin de estimular el desenvolvimiento de estos trabajos en todos los Estados de la América, propone:

1º Que el Congreso espresa su satisfaccion por los progresos que la Estadística ha hecho en la República Argentina.

2º Que los otros Estados de América sean invitados á ocuparse tambien de los trabajos de estadística y de asociarse á las futuras sesiones del Congreso, y el orador presenta al Congreso las publicaciones recientes de la República Argentina.

M. THOERNER—Combate esta proposicion y propone á la Asamblea, de limitarse á decir, que ella ha recibido con interés las comunicaciones de M. Bravo.

M. BRAVO—Insiste sobre la necesidad de asociar todos los Estados de la América á los trabajos del Congreso Estadístico.

M. SEMENOW—Dice que la proposicion de M. Bravo, consiste en dirigirse á todas las grandes Repúblicas Americanas para empeñarlas á tomar parte en el futuro Congreso de Estadística.

M. BRAVO—Declara, que tal es, en efecto, su pensamiento.

La proposicion del señor Bravo, así comprendida, es adoptada por el Congreso.

Traducido del francés

Está conforme—

Juan G. Lecot.

Oficial 1º

Oficina de Estadística Nacional.

Buenos Aires, Setiembre 16 de 1873.

A. S. E. al Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Del Ministerio de Relaciones Exteriores se ha mandado á esta Oficina una coleccion de los « Boletines de las Sesiones del 8.º Congreso Internacional Estadístico, » que ha tenido lugar en San Petesburgo el año pasado de 1872, adjuntos algunos volúmenes de lo que se ha tratado y resuelto en él.

Tan importantísima materia, de inmensa y eficaz trascendencia en el progreso de las naciones, hace tiempo ha llamado el mas decidido interes de ellas, tanto de muy pocas de América, como de la generalidad de las de Europa, concurriendo por medio de sus respectivos Delegados á los Congresos que se reunen periódicamente con el importante fin de dar á la ciencia de la Estadística en su aplicacion práctica, uniformidad en el sistema, en los métodos y un universal intercambio de sus respectivas operaciones en la esposicion de los hechos de la vida social.

La República Argentina, corridos tres años de establecida su « Oficina de Estadística Nacional » y dados á luz sus trabajos en los tres tomos del Registro Estadístico, » por disposicion del Presidente de ella, envióse al « 6.º Congreso Internacional de Estadística » tenido en Florencia al Dr. Mantegazza, como su Representante, quien desempeñó su honorable mision con inteligencia y celo.—A esos datos estadísticos de la Nacion iban tambien acompañados los « Registros » de la Estadística particular de la Provincia de Buenos-Aires.

Al convocarse el 7.º Congreso para el Haya, pedi al Exmo. Señor Presidente actual de la República, se sirviese, en honor de nuestro pais, enviar un Delegado á dicho Congreso.—Lo

que desgraciadamente no se verificó, sin duda, por las recargadas atenciones del S. P. E. N.

Colocada en los estantes de la biblioteca de la repartición á mi cargo, la colección de documentos del último Congreso Estadístico, recorriéndola, he encontrado en uno de los boletines citados el N. 11—la honrosa mención que se ha hecho en una de sus sesiones de la Estadística de la República Argentina, presentadas dos proposiciones á ese fin, generosa y espontáneamente, por uno de los Delegados españoles, el señor Bravo, cuyos actos consignados tengo el honor de adjuntar á V. E. en copia autorizada, para si lo encuentra digno del alto conocimiento del Exmo. Señor Presidente, se sirva así hacércelo saber.

Dios guarde á V. E.

Damian Hudson.

Ministerio del Interior.

Buenos-Aires, Setiembre 20 de 1873.

Publíquese—

FRIAS

Oficina de Estadística Nacional.

Buenos Aires, Marzo 18 de 1874.

Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Exmo. Sr. Ministro :

Un año hace, á que el infrascripto tuvo el honor de elevar á V. E. el último informe correspondiente á la fecha corrida

de 15 de Julio del año de 1872, á 12 de Marzo próximo pasado.

Hoy dia viene el mismo gefe de Oficina á rendir nueva cuenta á V. E. de todas las operaciones, practicadas en el ejercicio de tan importante como utilisima reparticion de la administracion nacional.

En ella encontrará V. E. palpablemente y en detalle, demostrado, en cuanto ha sido posible, el incremento y mejora que, paso á paso y conforme á los recursos pecunarios que le acuerda el presupuesto cada año, escasísimos, en verdad, si se atiende á los ópimos frutos que es llamada á producir en un pais libre, civilizado, rico y laborioso, la institucion de la Estadística General.

Y es á S. E. el Ministro del Interior á quien de todas veras toca el mayor celo y proteccion en favor de la creciente mejora y desenvolvimiento de esa Seccion de su Departamento, que puede ofrecerle cuantos importantes y seguros conocimientos recabe de ella para la marcha del Gobierno. Pero tambien es cierto, que del todo vendria á ser ineficaz la activa decision del señor Ministro del ramo, impulsando con generosa mano los elementos necesarios al conjunto abundante y prolijo que demanda para su composicion y publicacion la Estadística, sino consiguiese tener empleados aptos y contraidos á las tareas de su puesto. A este respecto el infrascripto se permite llamar una vez mas, la ilustrada atencion de V. E. á todos y cada uno de los anteriores informes, comprobando con los hechos, en los mismos tomos del Registro Estadístico publicados, el adelanto que en sus conocimientos teóricos y prácticos y la inteligencia con que cada uno de los Oficiales de esta Oficina han alcanzado; muy especialmente el 1^o D. Juan Gustavo Lecot, desempeñando en su respectiva mesa, las operaciones que se le tienen designadas. El personal es escaso, los trabajos se aumentan y se hacen, de año en año ademas, pesadamente laboriosos como es consiguiente en estos de Esta-

distica. Y es, Exmo. Sr., en virtud de esta innegable justicia, que el infrascripto, renueva encarecidamente sus instancias, en favor de esos empleados, para que se sirva recabar del Exmo. Sr. Presidente de la República quiera pedir al Soberano Congreso, les acuerde con arreglo al recargo y entidad de sus respectivas tareas, el aumento de sueldo que su alta y reconocida equidad tenga á bien.

Finalizando el abajo firmado su anterior informe de 12 de Marzo de 1873, creyó conveniente esponer á V. E. el estado actual de la Oficina á su cargo, en virtud de la creacion de nuevas oficinas de varios ramos de la Administracion jeneral de la República; lo que hacia, desde luego, suprimir una considerable parte de las *Secciones* en que, con arreglo á su *Programa*, divide y subdivide sus trabajos, hasta la publicacion en tomos de la Estadística Nacional. Le hizo presente al mismo tiempo á V. E. los inconvenientes que, al buen servicio y crédito de esta institucion bien recibida en el interior, representada en una de las sesiones del Congreso internacional Estadístico, sobrevendrian por no seguir llenando cumplidamente los trabajos prometidos en su plan. En ese mismo lugar en que esto puso á la vista de V. E., detalló minuciosamente las materias, que por aquella circunstancia de mejor superior disposicion, las colecciones de datos y su ordenacion y publicacion, quedaban desgraciadamente deficientes.

Empero, V. E. muy penetrado de la importancia de los trabajos de los trascendentales bienes de la Estadística, tuvo á bien ordenar al que firma verbalmente en su Despacho «no variar de ningun modo el Plan seguido desde la fundacion de la Oficina de Estadística, en sus trabajos, extractando de las publicaciones que, en la forma oficial, hagan aquellas oficinas de nueva creacion, que se ocupasen de materias que comprende en su programa la de Estadística Nacional.»

La superior disposicion que precede, entre comillas, se encuentra aplicada puntualmente en los trabajos estadísticos

que comprende el Tomo 6^o del « Registro Estadístico de la República Argentina », próximo á terminar su impresion.

Los primeros datos recojidos por esta oficina, correspondientes al año de 1873, de que el suscripto viene ahora á dar cuenta fueron los pedidos desde el mes de Marzo á Junio del mismo á los Exmos. Gobiernos de Provincia, á los Ilustrísimos Obispos Diocesanos de la República y Empresas de Tramways, en cuanto al movimiento de poblacion, datos que, en todas las muchas variantes que componen esa primera Seccion de cada tomo, se registran en el sexto que saldrá luego á luz.

En 27 del precitado Mayo se hizo presente á V. E. , la necesidad de aumentar otro género de datos á los que exigian antes, de los Registros Parroquiales, sobre matrimonios, bautismos y defunciones. Penetrado V. E. de la importancia y benéficos resultados para las futuras operaciones de la Estadística de los cuadros comparativos con que ella tiene que completarlas, tuvo á bien accediendo á esa peticion, espedir una circular á los Ilmos. S.S. Obispos, disponiendo que así se observare en adelante por los Párrocos, conforme á lo indicado por el Gefe de la Estadística Nacional.

Habiendo renunciado su puesto el Oficial Auxiliar de esta Oficina, D. Fortunato Baigorri, por tener que incorporarse como practicante al Cuerpo Médico en el Ejército de Entre-Rios contra la rebelion última, V. E. se sirvió nombrar para reemplazarlo á D. Victor Quintana, que actualmente lo desempeña.

A consecuencia de la superior resolucion de V. E. arriba referida respecto de los nuevos datos que los Ilmos. S. S. Obispos debian suministrar á esta reparticion, origináronse algunas dudas en cuanto á la interpretacion que debia darse á la palabra *color*, que figura en los cuadros del movimiento de poblacion que usa esta oficina, el infrascripto tuvo el honor de elevar á V. E. el informe que al efecto le ordenó rendir.

Solicitando el firmado á principios de Setiembre próximo pasado del I. y R. Sr. Arzobispo de Buenos Aires, Dr. D. Federico Aneiros, datos estadísticos del movimiento de poblacion, matrimonios, bautismos y defunciones, por Parroquias en la Provincia de Buenos Aires, S. S. Itma. y Rvma. contestó negándose á prestarlos, ocasionándose de esto en seguida un cambio de notas entre el I. y R. Sr. Arzobispo y el Gefe de esta Oficina, quien, no consiguiendo al fin poder arribar á una solucion conveniente, se apresuró á elevar tales documentos en cópias legalizadas para que, en su vista se dignase V. E. resolver aquello que fuese de su superior agrado. Ello está aun pendiente hasta esta fecha.

En los últimos meses del año á que se contrae el actual informe, la Oficina ha sostenido la necesaria correspondencia y espedido el número de cuadros en blanco recabando los datos de diversas materias para completar los que deben componer los tomos 6^o y 7^o del Registro Estadístico Nacional, que comprenden los años de 1869, 70, 71, 72 y 73, con lo que esta reparticion, llegará á ponerse á la par en orden de sus trabajos y circulacion de esa importante publicacion.

Entre los muchos y valiosos servicios que la República debe á la inteligente y laboriosa administracion del Departamento del Interior, dignamente confiado á V. E., aquel de llevar á término la creacion de las *sucursales* de la Estadística Nacional, que dispone el Superior Decreto de Institucion de dicha reparticion, fecha 14 de Abril de 1864, merecerá, sin duda, los aplausos de los hombres de la ciencia y el reconocimiento de sus compatriotas, recibiendo los beneficios que derrama en todo pais progresista é industrioso este ramo importante é indispensable de una acertada administracion.

Con tal ocasion el infrascripto se permite felicitar altamente á V. E. por el cumplido éxito que ha conseguido alcanzar en esta mejora de imponderable trascendencia.

Es de este lugar, si V. E. lo concede insertar á continuacion, el citado superior Decreto:

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 13 de 1873.

En virtud de lo dispuesto por la Ley de Presupuesto para 1874.

El Presidente de la República—

DECRETA :

« Art. 1^o Establécense Oficinas de Estadística en cada Capital de Provincia con escepcion de la de Buenos Aires, bajo la dependencia y direccion de la Oficina Central del mismo ramo, existente en esta ciudad, las cuales empezarán á ejercer sus funciones desde el año próximo. »

« Art. 2^o Cada oficina será servida por un empleado con el sueldo de sesenta y cinco pesos fuertes mensuales y cinco para gastos, destinándose la cantidad que queda de la señalada por dicha ley para el Establecimiento de estas Oficinas, á las demas erogaciones que en ellas demande el servicio público. »

« Art. 3^o Nómbrase encargados de dichas oficinas: en Jujuy á D. José de la Quintana ; en Salta á D. Zacarias Tedín ; en Catamarca á D. Inocencio Gimenez ; en Tucuman á D. Francisco Segundo del Corro ; en Santiago D. Jaime Risech-Vas ; en Córdoba á D. Patricio Zavalia, en la Rioja á D. Jacinto Rincon, en San Juan á D. Pedro Cortinez, en Mendoza á D. Eusebio Blanco, en San Luis á D. Pablo Pruneda, en Santa Fé á D. Luis Rueda hijo, en el Uruguay á D. Meliton Gonzalez y en Corrientes á D. José Maria Aguilar. »

« Art. 4^o Comuníquese, publíquese é insértese en el « Registro Nacional. »

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

José S. de Bustamante.

Sub-Secretario.

Así que quedaron establecidas las sucursales en todas y cada una de las Provincias y puestos en posesion de su cargo sus Agentes respectivos, el gefe de la Oficina Central que suscribe, les circuló las instrucciones que el superior Decreto que se acaba de insertar previene se les pase, que son del tenor siguiente :

CIRCULAR.

Buenos Aires, Diciembre 27 de 1873.

Al Señor D. Agente de la Estadística Nacional en la Provincia de—

« He tenido la satisfaccion de dirijirle con fecha 19, una circular comunicándole el nombramiento recaido en su persona y cumpliendo con la última parte de dicha circular, paso á darle aquellas instrucciones que creo necesitará Vd. para poder cumplir mejor con sus obligaciones respecto á esta oficina. »

1^o « Siendo obligacion de los Sres. Agentes, proporcionar todos los datos que ofrezcan alguna utilidad á juicio de esta Central, por lo que tendrán que acudir con frecuencia á las autoridades locales, conviene que se haga reconocer en su carácter de tal y tratar de que se ordene lo conducente por el

Exmo. Gobierno de esa Provincia á fin de que todas las oficinas de su dependencia le franqueen sus datos y aun si es posible que cada una de ellas pase mensual, trimestral ó anualmente, un movimiento detallado de las mismas, ciñéndose á los cuadros, fórmulas é instrucciones que deberá Vd. suministrarles si así lo requieren.

2^o Con este objeto deberá entenderse con aquellas personas que por sus funciones esten en aptitud de suministrarle datos, á fin de examinar si se consignan todos los antecedentes necesarios para la formacion de cuadros estadísticos, interponiendo su influencia, dando los modelos y haciendo las indicaciones necesarias para que se constaten aquellos que por cualquier motivo no se acostumbrare tomar. »

3^o Cuidará especialmente de no remitir á esta Central datos equivocados en sumas ó cálculos bajo su responsabilidad, á cuyo efecto es de su deber, revisar los que adquiriere, hacerlos enmendar por quienes corresponda en caso de notar faltas y aun rectificarlos personalmente cuando así lo exigiere la falta de competencia en la persona que se los hubiere proporcionado. Deberá así mismo practicar todas las diligencias necesarias y agotar todos los recursos legales á fin de reunir completos y sin escepcion, todos los datos de una misma naturaleza pertenecientes á la Provincia; así por ejemplo, para el movimiento de matrimonios, bautismos y defunciones reunirá el de cada una de las Parroquias de la Provincia; en el de educacion el de cada uno de los Colegios y Escuelas existentes en la misma sean nacionales ó provinciales, públicos ó privados; pues no se le aceptará la excusa de distancias, demoras y otros entorpecimientos que pudiere alegar, puesto que no mediando negativa de Gobierno superior local, todos los demás inconvenientes posibles deberá obviarlos anticipando sus pedidos y trasmitiendo las instrucciones necesarias.

4^o Los datos que compilare deberá remitirlos á esta ofici-

na dentro del primer trimestre inmediato al año vencido, á cuyo fin cuidará de obtenerlos de quienes corresponda, sea por meses ó por trimestre, evitándose así, la aglomeracion de trabajo al fin del año, lo que imposibilita una prolija inspeccion, produciendo ademas pérdidas irreparables de tiempo.

5^o Es obligacion del Agente, remitir cópia de los datos en su poder con letra clara, números bien formados que no den lugar á interpretaciones y en papel rayado especialmente para los cuadros, reservando los originales en el archivo que deberá formar y en orden, con el objeto de su fácil reposicion en el caso posible de pérdida ó extravío en el camino. »

6^o « Sus datos deberá remitirlos en cuadernos separados para cada dato de un género con el cuadro de resúmen correspondiente y con las esplicaciones y observaciones que crea necesario consignar ; todo debidamente foliado y concordante con los originales en su poder á fin de facilitar las referencias que pudiere necesitar hacer esta Oficina en los casos que pudieran ocurrir. »

7^o « Dará cuenta *mensualmente* de los trabajos que hubiese practicado, notas que hubiese cambiado en el desempeño de sus funciones, instrucciones que hubiese proporcionado, dificultades halladas y como las ha salvado ; en una palabra ; pasará un parte detallado de cuanto haya practicado durante el mes, siendo de su deber así mismo, proponer todas las medidas que creyese oportuno introducir sea en el sistema de la recoleccion de datos ó en su forma, y si tiene conocimiento de que se puede obtener en su Provincia algun dato útil que no se le haya indicado, proponer su resolucion y la forma en que podria hacerse *anualmente* y dentro del primer trimestre una memoria de sus trabajos con el resúmen de todas sus operaciones de oficinas y con el de las mejoras, enmiendas que hubiere indicado durante el año (siempre que el Gefe de esta Central no las hubiese rechazado) y de las que arbitrare. »

8° « Deberá archivar en debida forma todas las notas que recibiere, guardar cópia de las que enviare con cualquier motivo *oficial* en un libro copiador debidamente foliado y sin enmendaturas, ni raspaduras. »

9° « Por ahora, y sin perjuicio de los que se le indiquen mas adelante, los datos que deberá recolectar, bajo la forma de los cuadros modelos que se le remitirán cuando sea necesario, son los siguientes :

1° Movimiento de Poblacion—Matrimonios, bautismos y defunciones—Hospitales—Casas de Sanidad—Establecimientos de Beneficencia—Casa de Espósitos—Obras Públicas y Alumbrado—Cárceles y Policia—Enseñanza Primaria y Superior: Nacional, Provincial, del Estado y de Particulares—Bibliotecas.

2° « Movimiento de Ferro-Carril—Tramways.

3° « Movimiento de Pasajeros por la via marítima y terrestre.

4° « Entrada y salida de los buques de Ultramar y de Cabotaje.

5° « Estadística de Minas y demas industrias.

6° « Estadística administrativa: leyes espedidas por la Lejislatura durante el año; número de empleados de los tres poderes.

7° « Justicia Nacional, Provincial.

8° « Presupuesto de Gastos, cálculo de recursos y su inversion—Inscripcion en los Registros Cívicos, para elecciones nacionales y provinciales.

9° « Hacienda, Crédito Público de la Provincia, servicio de sus deudas—Bancos y demas establecimientos de Crédito. »

Si V. E. se digna prestarles su superior atencion, notará que ellas fijan obligaciones, que no podrán llenar los Encargados sino con notable recargo, tanto mayor cuanto mas sea el ensanche que consigan dar á la recoleccion de datos en su respectiva localidad, por lo que cree deber hacerle presente

el infrascripto, la necesidad que se siente ya de dotar á cada encargado con un auxiliar, y asi mismo con aquellos útiles mas necesarios, como ser un escritorio y un armario.

Procurando alcanzar la espedicion mas eficaz y activa en la coleccion y remision de datos estadísticos de las Provincias, antes de la apertura de las Sucursales en 1873, que tales datos viniesen formulados y arreglados en cuadros segun el sistema adoptado por esta Direccion, desde la fundacion de la institucion, ella elevó á V. E. la solicitud de que le autorizase competentemente para mandar imprimir bastante número de ejemplares de *cuadros en blanco*, que sirviesen á ser llenados en las localidades provinciales designadas, con aquellos datos en los muchos y varios ramos que los componen y que designa el Programa de nuestra Estadística. V. E. persuadido de la interesante urgencia de ese gasto, que facilitaria la pronta remision de materiales para el Registro, tuvo á bien acceder. Ello ha producido los mejores resultados y de ese mismo repuesto aun queda algo para proveer á las sucursales al objeto espresado.

Por el honorable intermedio de la Legacion de Chile en las Repúblicas del Plata acaba de recibir, señor Ministro, el infrascripto, una nota circular del señor Director de la Estadística comercial de la República de Chile, fechada en Valparaiso á 15 de Febrero último, espresando que persuadido de las ventajas que ofrece la mayor publicidad de las noticias estadísticas, y del interés verdaderamente americano que tendria la publicacion anual del movimiento mercantil de la república de Chile, si pudiese compararlo con el de las demas repúblicas americanas nos invita á realizar este pensamiento, haciendo cambios recíprocos de los datos estadísticos que recopilan las diferentes Secciones del continente de Sud-América, que sirvan á formular y publicar con amplitud, *Estados comparativos*, que redundarán sin duda, en edificio comun. Al mismo tiempo nos acompaña por primera vez,

impreso, un *Estado comparativo que demuestra la importacion por el puerto de Valparaiso, en el bienio de 1872 y 1873, de las principales mercaderias procedentes del extranjero, excediendo de cien mil pesos el valor oficial de cada mercaderia.*

Convencido el Director que firma de las inmensas ventajas que para el desenvolvimiento de la riqueza de las naciones, ofrece este intercambio de relaciones estadísticas entre ellas, como lo ha hecho notar en las publicaciones oficiales que ha dado la oficina á su cargo desde 1864 y últimamente en el *Apéndice* del tomo IV del Registro Estadístico de la República Argentina, p. 461, registrando allí: « Las soluciones arregladas en la sesion del Congreso Internacional de Estadísticas, reunido en Florencia en 1867 y recomendadas por la Junta Organizadora á los diferentes Estados, se encuentra desde luego preparado para responder muy pronto á los pedidos que se hagan de los referidos estados de sus trabajos y publicaciones estadísticas, exigiendo de su parte la reciprocidad de los demas paises. »

Al finalizar el presente informe el que firma tiene la satisfaccion de asegurar á V. E. que todos y cada uno de los oficiales de las sucursales de las Estadísticas de la República, están hoy dia, llenando su encargo, con exactitud, actividad y acierto: esto aun hallándose recientemente en posesion del empleo.

Dios guarde á V. E.

Damian Hudson.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Marzo 20 de 1874.

Avisese recibo, publíquese.

FRIAS.

ANEXO

GOBIERNO DEL CHACO

Buenos Aires, Noviembre 29 de 1873.

Visto este expediente sobre la solicitud de la Comision Municipal de Villa Occidental del Chaco, que ha remitido el Gobierno de aquel territorio, para que se determinen los limites del municipio de dicha Villa; con lo espuesto por la oficina de Injenieros;

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Los limites del Municipio de Villa Occidental serán por ahora los Rios Paraguay, Confuso y Verde, á los respectivos rumbos, y hácia el Nor-Oeste, una línea recta entre los dos últimos rios, paralela á las calles correspondientes de la Villa, á la distancia que espresa el informe del Injeniero D. Carlos T. Robertson y el croquis de su referencia, con mas los quinientos metros hácia el mismo rumbo que en su informe aconseja la Oficina de Injenieros, todo segun el croquis y los informes espresados.

Art. 2º Comuníquese con cópia de estos y la nota acordada, al Gobierno del Chaco, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

El Encargado del Gobierno del Chaco.

Buenos Aires, Diciembre 16 de 1873.

A S. E. el Señor Ministro del Interior Doctor Don Uladislao Frias.

Tengo el honor de acusar recibo á la nota de ese Ministerio fecha 2 del presente mes, y decir en su contestacion que el censo de Villa Occidental se haya terminado ya.

Este gobierno esperaba remitirlo á V. E. conjuntamente con la memoria que debe pasar de sus trabajos, pero vista la urgencia manifestada por V. E. en su nota que tengo el honor de contestar, me apresuro á efectuar esa remision en cópia legalizada y acompañada de la presente.

Debo hacer presente á V. E. que en el dicho censo de la Villa Occidental, no se haya incluida la guarnicion militar que en la actualidad consta de cien individuos mas ó menos de distintas categorias, y tambien que este es hoy deficiente, pues que al pasar á dicha poblacion por órden de V. E. el señor Ministro Plenipotenciario General D. Bartolomé Mitre, el resto de la fuerza argentina que estaba de guarnicion en la Capital, lo hicieron acompañados de sus respectivas familias, de modo que el aumento de poblacion puede estimarse en doscientas personas mas sobre el total que arroja el censo.

Esto es en cuanto al mes de Setiembre del presente año en que se terminó dicho documento.

Posteriormente, por causas de temores en las relaciones internacionales, la poblacion disminuyó algun tanto, por razones tambien del mal resultado de las cosechas.

En el dia, aquella poblacion se halla bien aumentada por un considerable número de emigrados paraguayos y de otras nacionalidades que abandonan esta República por su actual situacion política.

No siendo pues, como no es estable aquella poblacion por causas que sin duda conoce V. E., sus habitantes varian á menudo en número y se hace dificil su conocimiento exacto.

Dios guarde á V. E.

Federico Mitre.

Buenos Aires, Enero 2 de 1873.

Avísese recibo y publíquese.

FRIAS.

POBLACION PERRUCHINA.

RESÚMEN—*Por nacionalidades*: 5 Italianos, 10 Arjentinos, 67 Paraguayos, 2 Españoles, 7 Brasileros.

Por sexos—49 hombres, 42 mujeres.

Por edades—76 adultos, 15 párvulos.

POBLACION DE LA VILLA OCCIDENTAL.

RESÚMEN—*Por nacionalidades*: 358 Paraguayos, 72 Arjentinos, 10 Brasileros, 1 Prusiano, 3 Suizos, 16 Españoles, 23 Italianos, 1 Oriental, 1 Belga, 1 Portugues, 1 Norte-Americano y 2 Ingleses.

Por sexos—263 hombres, 209 mujeres.

Por edades—390 adultos, 102 párvulos.

Total de pabladores: Poblacion Perruchina. 91

Id de la Villa. 492

Total de ambas. 583

Secretaria del Gobierno del Chaco.

Es cópia del orijinal.

Augusto C. Cett.
Secretario.

Buenos Aires, 30 de Setiembre de 1873.

Exmo. Señor Ministro del Interior, Doctor Don Uladislao Frias.

El infrascripto, Presidente de la Comision Municipal de la Villa Occidental, eleva á V. E. con autorizacion especial del señor Gobernador del Chaco, el siguiente pedido de material de Escuelas, para atender las necesidades de las fundadas en el territorio indicado.

En el dia existen dos Escuelas Municipales, á las que concurren cuarenta y cuatro niños, necesitándose para ambas:

10 bancos.

10 mesas sistema americano.

2 mapas mundi.

2 mapas de Sud-América.

2 de la República Arjentina.

2 juegos de cuatro tablas perpétuas (tamaño grande) de las cuatro reglas de contabilidad.

6 paquetes tiza.

4 mesa y una silla de preceptor.

2 colecciones de tablas máximas morales.

2 colecciones de tablas perpétuas de lectura, tamaño grande.

12 tarros de tinta.

50 pizarras chicas.

4 paquetes lápices de pizarra.

4 id mangos de pluma.

50 ejemplares grandes y

50 pequeños de método de lectura completo de D. Juan Manuel Bonifáz, ú otro autor cualquiera.

50 ejemplares de Gramática española elemental.

50 ejemplares de un tratado de ortografía española.

25 ejemplares de las máximas morales coleccionadas por D. Juan Manuel Bonifáz.

Tablas de las cuatro operaciones fundamentales de aritmética, (cien de cada clase).

50 ejemplares de los principios aritméticos.

50 idem de la Geografía de la República.

50 idem de la Historia de la República.

50 catones doctrina cristiana.

50 catecismos cristianos.

50 ejemplares del amigo de los niños.

50 id nociones de urbanidad.

50 ejemplares coleccion completa de muestras de escritura.

10 resmas papel pautado surtido.

4 id de oficio blanco.

100 falsillas tamaño oficio.

Dios guarde á V. E.

Ramon Zubizarreta.

Buenos Aires, Diciembre 27 de 1873.

Dirijase la correspondiente nota al Ministerio de Instruccion Pública para que se sirva ordenar se remitan á la Comision Municipal de Villa Occidental, los útiles, libros y demas necesario para la escuela establecida en dicha Villa y avisese en respuesta.

FRIAS.

Buenos Aires, Enero 31 de 1874.

Al Señor Gobernador de los territorios del Chaco.

Tengo la satisfaccion de poner en conocimiento de V. S. que en la fecha se ordena al Comisario de Guerra remita á esa, tres

cajones y tres bultos conteniendo los útiles pedidos por don Ramon Zubizarreta, para las escuelas establecidas en la Villa Occidental.

Con este motivo, me es grato saludar á V. S. atentamente.
Dios guarde á V. S.

ULADISLAO FRIAS.

El Encargado del Gobierno del Chaco.

Asuncion, Enero 30 de 1874.

A S. E. el señor Ministro del Interior doctor don Uladislao Frias.

Conforme al Superior Decreto que se sirvió V. E. comunicarme en copia, lleno el deber en el prescripto, de pasar al Ministerio de su digno cargo una noticia de los procedores administrativos del Gobierno de los Territorios del Chaco, para cuyo desempeño tuvo el honor de ser designado S. E. el Sr. General D. Julio de Vedia en 31 de Enero del año 1872 y del cual me hallo interinamente encargado desde Mayo del año ppdo. Esta mi comunicacion abrazará el interregno desde la fecha de la creacion de esta Autoridad, previas algunas consideraciones para su mejor compresion, hasta el último día del año que acaba de terminar.

S. E. el señor General D. Julio de Vedia fué nombrado Gobernador de los Territorios del Chaco, mientras desempeñaba la Comandancia en Gefe de la guarnicion Argentina en el Paraguay, y con retencion de ese empleo, que tambien ocupó en calidad de accidental.— La Gefatura militar en esta República tuvo y tiene como anexo y consiguiente á su carácter de Representante armado de la alianza y principalmente de la Re-

pública de su nacionalidad, cierto cargo diplomático que ha sido fuerza asumir abierta y no oficiosamente, tanto porque tal fué la práctica desde el establecimiento del Gobierno Paraguayo del Triunvirato, cuanto porque, la República Argentina estuvo diplomáticamente representada en esta Capital, solo en casos extraordinarios, y aparte, porque así lo autorizó tácitamente el Exmo. Gobierno Nacional.— Este cargo preocupó y preocupa en mucho la atención de esta doble autoridad y absorbió en ocasiones frecuentes é imprecindibles, todo su tiempo, dividido entre las numerosas y delicadas atenciones que de él emanan en casos dados.

El Gobernador del Chaco, sin consultar ni su voluntad ni la conveniencia de los Territorios de su jurisdicción, hubo de desatender aquellas, ligados como estaba á esta Ciudad, por sus deberes de apremiante atención, debido en gran parte á las frecuentes conmociones porque viene atravezando este país, en el largo espacio de tiempo que su situación con pequeños intervalos es siempre violenta.

Sin embargo, bajo la Administración de la Comandancia en Jefe de las fuerzas Argentinas en el Paraguay, y antes de la creación de la autoridad civil, se comenzó, al amparo de las franquicias y protección que se acuerda en toda la República y con la garantía de su bandera, la repoblación de la Villa Occidental, en los inmensos territorios del Chaco, tanto tiempo y tan estéril é ilegalmente poseidos por la mano que cerró las puertas de la República de la ribera opuesta, á los beneficios de la civilización y á los adelantos del progreso; bienes que, por fin con su fuerza invasora, penetraron también en los dominios del oscurantismo y la tiranía, abriendo una nueva era de libertad y adelantos morales y materiales á los dos ricos pedazos de tierra Sud Americana, situados en las márgenes del pintoresco Rio Paraguay y hasta entonces escapados desgraciadamente á la influencia bienhechora de todos los progresos humanos.

En esa época, en 1870, la Villa Occidental era apenas un monton de escombros y ha sido preciso hacerlo todo, empezando por apartar esas ruinas que estorbaban solamente los trabajos que desde luego se emprendieron.

La autoridad Argentina en el Paraguay, me es obligatorio y grato declararlo, hizo en el sentido de levantar esa poblacion, esfuerzos cuyos resultados superan á cuanto se podia esperar de su falta de recursos, pero bien poco con relacion á lo que hubiera convenido á los intereses generales de la Nacion y á los locales. Bien es verdad que ella luchó con inconvenientes que aún hoy, no desaparecieron del todo. Entre otros, las posesiones otorgadas por los Gobiernos usurpadores del Paraguay, en terrenos, los cuales, por varias transacciones, pasaron á propiedad de terceros, encadenándose asi los intereses, los derechos y las responsabilidades. Por mas que la autoridad de que emanaran originariamente esas posesiones, fuese á todas luces ilegal y solo de hecho, con todo no era equitativo privar de ellas á los que se consideraban sus dueños legitimos de buena fé, acaso por ignorancia ó sea por circunstancias que no les era dado contrariar y ni apreciar siquiera.

Con objeto de conciliar en lo posible el respeto á la propiedad, que con ser ilegal no dejaba de ser justa, con los derechos Argentinos, costosa y valientemente reconquistados, se han dado pasos de satisfactorios resultados, ya fuera resarciendo á aquellos con dineros de parte de los últimos y legales consecionarios en los casos que existian todavia algunos palos de pié, ó recompensándolos con la adquisicion que hicieron de otros terrenos sin costo alguno. Hasta el dia se ha conseguido evitar toda cuestion de importancia y confio que así será en adelante.

I.

El Gobierno del Chaco encontró concesiones hechas dentro y fuera de la jurisdiccion territorial del Municipio, muy poste-

riormente demarcada, — por la dicha autoridad Militar, las que despues de creado, por el Decreto de Enero 31 de 1872 y de la Ley Reglamentaria de 18 de Octubre del mismo año han venido á ser indebidas; á mas por ser en mayor estension que las tierras que por dicha Ley pueden acordarse al solicitante, y otra, porque su posicion las coloca donde no llega la facultad administrativa de ese Gobierno, por reservas de derecho que hizo para si el de la Nacion, tambien muy posteriormente. — Esas faltas notables recien hoy, tenian la condicion de estar á las disposiciones Legislativas ulteriores, pero ello no basta á salvar las dificultades que presenta la aplicacion absoluta de la ley de Octubre 8 ya citada, y esto proviene no solo de aquellos procederes militares y transitorios, sino que tambien de que el Gobierno del Chaco no tuvo participacion alguna en la confeccion de esa Ley orgánica.—Su aplicacion práctica seria sin duda de todo punto legal pero careceria de justicia y de equidad, y para ello concurririan circunstancias de varios caracteres que deben tenerse en cuenta.

En nota de fecha muy reciente ya lo dije á V. E. Estando para regresar S. E. el Sr. Gobernador en propiedad, él arbitrará un medio salvador de tal estado de cosas legal y justo, ya sea proponiendo aceptables modificaciones en la Ley á que me vengo refiriendo, ya sea por la reglamentacion á que ella se presta, y entonces, conocerá V. E. con minuciosidad los fundamentos á la vez que la fuerza, en que apoyo las reflexiones que dejo apuntadas. Me remito á entonces, por que no es esta ocasion de esplayarme en esos detalles que pertenecen á la comunicacion que anuncio á V. E.

Seguramente á la aceptacion del cargo de Gobernador del Chaco, con que fué distinguido el general D. Julio de Vedia, este señor se apresuró á pedir el nombramiento del Ingeniero D. Roberto A. Chodasivies para los trabajos de mensura en la Villa, propuesta que ya habia hecho cuando solo ejercia allí mando militar, y lo hizo en prevision de los desacuerdos que

pudiera traer la falta de este funcionario, desde el principio entre los vecinos poseedores de terrenos y tambien, para la delineacion de las calles, solares, quintas y chacras en que pensó dividir el rádio de la poblacion, luego de señalado. En el mes de Febrero del 73 llegó recién á esta el Ingeniero don Carlos S. Robertson, apenas unos dias antes de la partida del Sr. Gobernador hácia la capital de la República, adonde lo llevaron objetos de utilidad pública. Esa ausencia temporaria, durante la cual encargó del Gobierno al Secretario del mismo D. Agustin C. Ceppi, fué la causa de que por ese tiempo no tomara los datos que precisaba para la proposicion de medidas tendentes á destruir los tropiezos en la aplicacion de la Ley ya mencionada en lo referente á tierras.—De regreso á principios de Abril, tuvo nuevamente que dejar la localidad en el siguiente mes, quedando otra vez aplazado asunto de tanto interes.

El Ingeniero del Chaco ya nombrado prosiguió entre tanto sus trabajos de mensura hasta Diciembre del mismo año, en que fué reemplazado por el Sr. D. José Mazeri, y los prosiguió con bastante retardo á causa de haber efectuado tres viajes á Buenos Aires; dos segun dijo, por recibir instrucciones y conferenciar con la Oficina de Ingenieros Nacionales y el último en comision de este Gobierno y con motivo de examinar é indicar un punto de la costa del Chaco aparente para la construccion de un Lazareto, comision de que dió cuenta á V. E.— Todavía perdió algun tiempo en un trabajo de reconocimiento y planos del Rio Pilcomayo que efectuó á pedimento de S. E. el Sr. Ministro Plenipotenciario, Brigadier General D. Bartolomé Mitre.

Los trabajos de ingeniería en el Chaco fueron todos llevados á cabo segun instrucciones de la dicha oficina y daré á V. E. ya por separado ó bien anexo á la presente, una relacion de ellos que he pedido al señor Mazeri visto que el señor Robertson olvidó pasar esa noticia que le fué pedida con anticipacion.

III

En el decreto de Enero 31 de 1872, de que ya hice mencion, en su artículo 3^o se prescribía el nombramiento por el voto popular de una Comision Municipal en la Villa Occidental, cometiendo al Gobernador la convocatoria del vecindario. Asi se hizo, y ese cuerpo que fué la espresion de la voluntad general libremente emitida, quedó instalado en Abril del mismo año segun se comunicó á V. E. dias despues, siendo el general D. Julio de Vedia, nombrado su presidente honorario.

Por de pronto, la Comision Municipal sujetó sus procederés á instrucciones de este Gobierno, y mas tarde á las prescripciones de la ley de Octubre 18 de 1872.

Esa Corporacion era combatida en sus planes de mejoramientos y adelantos por su carencia total de recursos pecuniarios para el momento y de rentas para el porvenir. Fué en esa virtud que el Gobierno de que estoy interinamente encargado solicitó para ella un préstamo de mil pesos fuertes que el Exmo. Gobierno Nacional le otorgó en Mayo de 1872, suma con la que ha marchado hasta el dia, ayudada debidamente por cortas entradas. Con la presente tengo el honor de remitir á V. E. cópia de la Memoria que la Comision Municipal ha pasado de sus trabajos, con lo cual me creo dispensado de entrar en apreciaciones de los mismos.

La ley reglamentaria del Gobierno ordena el nombramiento de un Comisario Municipal en las secciones pobladas cuyo número de habitantes no exeda de ochocientos, y en ese caso se hallaba la Villa Occidental cuando la sancion de la ley, pero el señor Gobernador creyó deber respetar la existencia de ese Cuerpo instalado legalmente meses antes, tanto porque él reconocia como origen el uso de un derecho concedido al vecindario por el decreto de su nombramiento, como lo dejo espresado, cuanto porque de su colectividad esperaba mas acierto que en disposiciones de un individuo solo. Me es grato decir aquí, que

esas halagüeñas esperanzas fueron muy luego y felizmente realizadas.

Con motivo de la remision que efectúo de la Memoria de sus trabajos, V. E. ha de permitirme algunas reflexiones que es oportuno consignar, sobre puntos de que trata ese documento.

Durante los primeros meses de la repoblacion de Villa Occidental, esta presentaba un aspecto sonriente de adelanto material y la agricultura recibia diariamente un poderoso impulso merced á su acrecentamiento en pobladores y á que el primer año fué fecundo y el trabajo del cultivador generosamente recompensado por aquella tierra fértil con abundantes y ricos frutos. Ese resultado y la proteccion que en todo sentido se acordaba decididamente al agricultor y á todos sus vecinos, produjo un aumento de poblacion principalmente de agricultora ó labradora de madera, producto de que son tan ricos esos territorios poblados de inmensos montes. Desgraciadamente ese estado floreciente y que encerraban tan lisongeras esperanzas para despues no era sino muy transitorio. Las cosechas de los años subsiguientes fueron disminuyendo hasta arruinar casi á algunos agricultores y este decaimiento no reconocia mas causa en su principio que las naturales ó atmosféricas de que depende el resultado de la siembra.

Este Gobierno alentó y aun ayudó en cuanto pudo para remediar las consecuencias del trabajo infortunado del hombre que se dedica al ramo mas noble, mas productivo, y moralizador y progresista para todos, y sinó alcanzó por entero su propósito, fué debido á causas ajenas á su voluntad que sobrevinieron mas tarde y cuando todavia la constancia existia en muchos que se prometian resarcirse mas adelante de las pérdidas sufridas en aquellos años fatales. Esas causas las llama de política internacional el documento que adjunto en cópia y he de permitirme llamarlas tambien así.

La incertidumbre de la suerte que cabria á la Villa Occidental,

respecto de la que circulaban muy sérios rumores, fortalecidos por la demora en la instalacion definitiva de este Gobierno en los territorios de su jurisdiccion; los temores de una guerra nacional que dejara á la Villa entregada á si misma por la necesidad de distraer en ella todos los elementos de la República, de cuyo centro se halla tan apartada, la perspectiva de conflictos que amenazaban trastornar el órden en todas partes y temores de menor entidad, fundados ó infundados como aquellos, pero que diariamente tomaban cuerpo y se arraigaban en la imaginacion de jentes sencillas, lo paralizaban todo y eran otras tantas razones para que el vecino no se vinculara radicalmente allí y para que suspendieran su pasaje y el empleo de sus capitales, numerosos pobladores é industriales cuya instalacion, puedo asegurarle á V. E. dependia solamente de la de esta autoridad.

Hoy mismo Exmo. señor, influirá poderosa y benéficamente en los destinos de esa poblacion su asiento allí, y entiendo que el señor General don Julio de Vedia, ya lo hizo presente al Exmo. Gobierno de que es V. E. uno de sus distinguidos miembros.

No se crea empero que la Villa dejará de progresar en medio á tales temores, al contrario; es solo que la labranza no siguió relativamente adelante, como era de razon esperar y ni se mantuvo en igual grado, y se esplica. La labranza exige el empleo de un capital crecido si ha de hacerse en regular escala, en útiles, poblaciones y en el pago de jornaleros, á mas de los gastos prévios de desmonte, y como no es inmediata la cosecha de los frutos, no se distraía ese capital que pudiera perderse antes de ser reembolzado. De ahí que la Agricultura decayera un tanto en cuanto al tabaco, maiz y otros productos, pero la poblacion seguia aumentando aunque en edificios de poco valor y se planteaban algunas industrias como aserraderos de maderas á vapor, destilacion de licores y la pesca en el

«Riacho Confuso» de agua salada, para la estraccion de aceite de pescado en cantidades.

La industria de la destilacion de caña y licores se desarrolla con notable rapidez y el año 74 se explotará grandemente. Los cálculos mas moderados arrojan un resultado brillante y llegará á ser un ramo de importancia. Uno de los establecimientos de plantacion de caña, que produce admirablemente, empleará un capital de mas de diez mil pesos fuertes.

Todavía no se han tratado de aprovechar los productos medicinales que poseen en abundancia el copaibe, el incienso, el alcanfor, el árbol de la goma y otros muchos.

IV

Fué siempre cuidado muy primordial de la autoridad que accidentalmente ejerzo el fomento de todo cuanto se relacionara con los adelantos generales del Chaco. Así en Marzo del 72 se pidió la exoneracion de todo impuesto ; proteccion para la educacion ; la creacion de un curato, base de todo pueblo entre nosotros, y el establecimiento de colonias bien organizadas, que hubieran sido á no dudarlo, fuentes de una prosperidad tan rápida como duradera. En ese mes se propuso tambien la organizacion de una pequeña fuerza de caballeria para la garantía de las vidas y propiedades de los vecinos apartados del centro y cuyos intereses pudieran ser alicientes para alguna tropelia de los indios nómades que habitan el interior. Un caso sensible ocurrido á alguna distancia con el infortunado señor Maklin, de que se dió cuenta á V. E. inspiró esa idea á este Gobierno, que solo contaba con soldados de infanteria. Es verdad que ese hecho no pudo preverse ni evitarse, pues fué cometido traicionando la confianza de la victima, que recibió amistosamente á los salvajes como en otras ocasiones.

No fué este Gobierno desatendido en su demanda, pero hasta hoy no llegó á realizar todos esos propósitos no obstante que en Abril del mismo año remitió al Ministerio del Interior una

propuesta y bases de colonizacion presentadas por don Luis Sanze, y que fueron sometidas por V. E. á las consideraciones del Honorable Congreso.

En Febrero del año siguiente se instaló el primer establecimiento de educacion y tan luego como se reciba el material de escuelas pedido á V. E. por el comisionado á tal objeto, doctor don Ramon Zubizarreta, se abrirán dos mas de mayor importancia, destinados uno para cada sexo. Esos establecimientos han de instalarse y funcionar bajo la direccion de la Municipalidad, y es este uno de los puntos que dará márjen á otra nota que pronto recibirá V. E. en reclamo de auxilios por parte del Exmo. Gobierno Nacional, porque faltan los recursos para fomentar ese ramo, y ponerlo á la altura á que se aspira y en las condiciones que ya conoce V. E. por la nota de 26 de Marzo citada.

V

A mediados del año 72 el Gobierno del Chaco comenzó á pensar sériamente en la construccion de los Edificios Públicos para lo que cuenta con una suma votada, y dió principio por la compra de algun material que permanece depositado y que se empleará con ese objeto, así que le sea permitido entregarse á esas atenciones. No debo en tanto callar á V. E. que la suma votada por el Honorable Congreso es ostensiblemente insuficiente al objeto y se comprende así, á la primera reflexion.

Debiendo el Gobierno tener fuerza armada á sus órdenes, como lo dice la ley y como es indispensable para poder estender su accion gubernativa fuera de un círculo muy limitado y ofrecer una garantía eficaz á los pobladores de las cercanias, debe empezarse por la construccion de un Cuartel y de un Hospital, que puede no ser esclusivamente para individuos de la guarnicion, si tiene elementos para ser de caridad, mientras no exista otro, además de la Casa de Gobierno, Escuela y Templo, cuya construccion previene la ley. Para ello solo se

halla designada una suma de veinticuatro mil pesos fuertes y su desproporcion á los objetos indicados, no resiste el mas simple exámen. Esto aparte de que, ya que ha de hacerse, y dejando á un lado los edificios para las Autoridades Maritimas Nacionales, para que la obra fuera completa, debia agregarse un Edificio ó Departamento para la Comision Municipal y otro para la Biblioteca Popular.

Y á propósito : esta es ocasion de hacer saber á V. E. que la Villa Occidental cuenta con una Biblioteca que escede mucho en su importancia á lo que se pudiera esperar en una poblacion tan pequeña. Sepa solamente V. E. que posee en obras de los mejores autores, muy cerca de dos mil pesos fuertes empleados, y ese dato me escusa de entrar en apreciaciones de su importancia ; puesto que no escapará á la alta penetracion de V. E.

En un principio fué comisionado por los vecinos para entenderse con la Comision Protectora y plantear el Establecimiento el señor General don Julio de Vedia, quien siendo removido de esta localidad, aunque provisoriamente, encargó á su vez al doctor don Ramon Zubizarreta, llenar el cometido que le estuvo confiado.

Volviendo á la construccion de Edificios Públicos diré á V. E. que al respecto, tambien se ocupará este Gobierno cerca de ese Ministerio, sin perjuicio de dedicarle algunas palabras mas adelante.

VI

Atendiendo los pedidos de algunas Oficinas Nacionales, con arreglo á instrucciones de V. E. y en el interés bien entendido de los territorios del Gobierno, se mandó, primero, una coleccion aunque incompleta de sus principales maderas al Departamento de Agricultura.—Este es sin duda de los productos naturales de aquel feraz suelo, el que por de pronto ha sido mas explotado y mayores beneficios reportó.

La industria del corte y labrado de las riquísimas, abundantes, variadas y adaptables clases de maderas á todo trabajo, ofrece todavia facilidad de ser emprendida y prontos y lucrativos resultados.

Sus montes son inmensos en las cercanias y serán el punto objetivo de algunas empresas por muchos años y por la circunstancia además, de que para su estraccion, se tienen como auxiliares los Rios Verde y Confuso, próximos á Villa Occidental.

Mas tarde, se han enviado al mismo Departamento varios cuadros demostrativos de los frutos naturales y cultivados producidos y esportados del Chaco, durante los años de 1872 y 73, con cuantos datos y aclaraciones se pudieran desear, y antes se satisfizo así mismo á la Oficina de Estadística su solicitud de los datos que está encargada de recolectar.—V. E. tendrá conocimiento de ello por las respectivas memorias de esas Reparticiones y es en esa virtud que omito insertarlos aquí, como omito remitir cópia de las notas á que he hecho referencia en el curso de este documento, porque fueron dirigidas á ese Ministerio.

Tambien á V. E. envié poco hace el censo de la poblacion de Villa Occidental y el cómputo que formaban solo una, antes de la demarcacion de los limites jurisdiccionales de la primera con mas algun otro dato.

El Exmo. señor Presidente de la República, interesado en conocer el estado del Chaco y principalmente su mineralojia, pidió noticias á este Gobierno sobre ello; noticias que tuve el pesar de no poderle trasmitir, porque hasta hoy, el Chaco, mas allá de una estencion de diez leguas de la Villa, permanece casi completamente desconocido.

Al acusar recibo de la nota de ese Ministerio por cuyo intermedio se efectuó el pedido, este Gobierno ofreció recojer toda noticia relativa en el trayecto de la espedicion á Salta, y comunicarlas en tiempo.—Hasta hoy esa proyectada espedicion se

halla en suspenso, pero, conociendo el carácter y la decision con que el General Vedia pensó realizarla, puedo asegurar á V. E. que ella será llevada á cabo antes de mucho.

VII

Cuando se pidió á V. E. la creacion de un pequeño cuerpo de Caballeria para guardar las afueras de la poblacion y cuando se pidió tambien dotara á la Villa con algunos carros y otros objetos destinados al servicio público y á proteger á los vecinos que carecieran de esos elementos para trabajos que, aunque particulares, interesaran al adelanto material del pueblo, se tuvo en vista la seguridad personal y de bienes; una proteccion eficaz y de poco costo al vecindario pobre é infortunado en sus trabajos agricolas y la escasez todavia de vehiculos para el transporte al embarcadero de los frutos de chacras, esto principalmente, pero se tuvo presente al mismo tiempo su utilidad para concurrir á realizar la expedicion á Salta.—Este pensamiento es el de mayor importancia que ha dominado al Gobierno porque de realizarlo se promete además de su propia satisfaccion, el adelanto para toda la República y en particular para las Provincias del Interior que establecerian la corriente de sus frutos estancados casi, hacia un punto de tan fácil exportacion como la Villa Occidental.

Esa poblacion está llamada á ser el centro de Comercio de exportacion é importacion de las Provincias limítrofes de Salta, Santiago del Estero y algunas mas, y tal es el particular é importantísimo servicio que parece destinada para rendir al pais, por su inmejorable posicion topográfica, luego de realizado el pensamiento constante de este Gobierno.

Es bien sabido lo limitado de la exportacion en esas Provincias, de sus ricos productos, por la falta de viabilidad, y el camino carretero y bien guarnecido hasta Villa Occidental se presenta ofreciendo un corto y fácil viaje por tierra y una via

fluvial en iguales condiciones, para la salida de riquezas casi ignoradas fuera.

La expedición á Salta, volteando montes en su tránsito y dejando un ancho camino tras sí, es mas que un paso dado en beneficio del Chaco y de algunas Provincias, es una necesidad urgentemente reclamada por el interior de la República y un hecho que redundará en beneficio de todos sus habitantes.

Al respecto, el Gobierno tiene ideas que encierran encantadoras promesas para la Nacion.

Con las maderas que se saquen en toda la estension del camino, se podria sin mucho costo ni trabajo construir un ferrocarril que suprimiera en parte la distancia intermedia entre el punto de partida y el de llegada y me fundo en que, segun noticias, el terreno es generalmente alto y con pocos bañados. En todo caso, sobrarian maderas para anular esas dificultades, y las hay de calidad tal que en solidez y duracion no ceden á la exelencia del fierro.

Es bien posible que esa espedicion se hallara concluida hoy á no haber sido ocupado el señor Gobernador para mandar uno de los cuerpos del Ejército que acaba de triunfar sobre el caudillaje en Entre-Rios tan solo un mes antes de emprenderlo. Es bien sencible esa pérdida de tiempo en la estacion propicia, pero nada importa al éxito ni ha debilitado el empeño de alcanzarlo. Se tiene hoy la misma voluntad que antes, y me lisongea la esperanza de que el señor General D. Julio de Vedia llegará en tiempo para emprender esa peregrinacion, cruel acaso, pero tan fecunda en cambio, que talvez llegue su resultado en breve, á agregar dos hermanas mas á las catorce que forman la gran República Argentina con el nombre de Provincias. Que cooperará decidida y eficazmente para ello el Exmo. Gobierno Nacional, ni hace falta decirlo.

VIII

No son solo la Villa Occidental y el Confuso los únicos cen-

tros de poblacion en el Chaco. A pocas leguas abajo de la Ciudad de Corrientes existe la llamada de San Gerónimo, cuyo origen lejano lo debe á los Padres Jesuitas. Sus habitantes pasan hoy de ochocientos, probablemente, y se dedican principalmente al corte de maderas, si bien no descuidan la Agricultura. Inmediatamente despues de instalado este Gobierno en el local de su asiento, cuidará celosamente de atender esa poblacion y llevar allí la accion bienhechora de la autoridad. Ya antes de ahora lo dije á V. E. y quedaron acordados los primeros procederés, todavia suspendidos en su ejecucion. Entre tanto, la autoridad marítima de la Ciudad de Corrientes la atiende en cuanto le es posible.

En toda la márgen del Chaco al Rio Paraguay, existen ademas muchos obrajes diseminados.

IX

La Ley de Octubre 18 del 72, en su artículo 13 señala la suma de seis mil pesos fuertes anuales para gastos eventuales y extraordinarios que permanece intacta en el periodo trascurrido. El Gobierno del Chaco pensó emplearla en obras de utilidad pública y pidió á V. E. la primera anualidad, destinándola á la construccion de un muelle en el Puerto de la Villa y puentes en el Rio Verde, Confuso y algunos Arroyos de las cercanias. El puerto de la Villa es naturalmente bueno y no lo hay mejor en muy larga estencion. La obra del muelle es tan necesaria al puerto como lo son los puentes proyectados á los arroyos hoy, y como lo serán mayormente mas tarde, tanto para utilizar los campos ulteriores aparentes para el pastoreo como para facilitar el tránsito á los rodados conduciendo los frutos que se producirán.

El Municipio no es todavia bastante rico ni lo son sus vecinos que puedan por sí sufragar los gastos que demande esa construccion, y es por eso que este Gobierno quiso hacer la obra, considerando que en tales objetos de utilidad pública de-

bia emplear la citada cantidad. V. E. sin embargo no lo creyó así, y negó la autorizacion pedida en Marzo del 73 para jirar por esa suma, en nota que recibí de V. E. de fecha muy reciente.

Aprovecho esta ocasion para decir á V. E. que se esperaba recibir esos dineros para maudar practicar entonces, los estudios antecedentes á toda construccion.

No insistiré mas sobre este punto, por ahora, pues que ya sabe V. E. que el Gobierno en cuyo nombre hablo, lo hará en ocasion que espero no tardará en llegar.

X

Visto el retardo en el pasaje de esta Autoridad á Villa Occidental, consideré del caso dotar á esa poblacion con un empleado mas y nombré al señor Teniente Coronel D. Joaquin Lora mi ayudante, para el puesto de Gefe Superior, en Agosto del presente año, muniéndolo de instrucciones para su debido desempeño. En Noviembre del mismo fueron ampliadas estas y deslindadas sus atribuciones de las de la Comandancia Militar del punto y demas reparticiones.

Antes y despues se proveyeron convenientemente los empleos así civiles como militares, y con respecto á la guarnicion la removí y alteré en número segun y conforme á las exigencias del mejor servicio.

XI.

Por esa fecha tambien remití á V. E. un plano para construccion de Edificios Públicos pidiendo jirar por la suma votada con ese destino. Segun habrá visto V. E. se reunian en un solo edificio las diversas Reparticiones civiles y militares que habran de formar parte ó dependencia de la Administracion, en uso de las facultades que le acuerda al Gobernador la Ley de Octubre del 72. Ese edificio llenaria las exigencias del mo-

mento, pero bien pronto habrian de construirse otros, por exigirlo así la necesaria separacion de algunas oficinas que ni conviene ni pueden estar en un mismo paraje. Ese plano fué hecho calculando la pequeña suma que puede emplearse y con el carácter de provisorio.

Como no se construirán por de pronto otros edificios para ciertas oficinas, porque no están votadas las sumas á emplearse y como era preciso precaverse para el dia de pasar al Chaco, así fué que elevé ese plano á la aprobacion de V. E. con el solo objeto de estar preparado á toda eventualidad. Atento lo que llevo dicho resolví reunir todas las oficinas en el solo edificio que debia construirse y que mas tarde se reservaria solo para cuartel.

En otra parte de este documento me ocupo del mismo tópicico y termino aqui: ya que se encuentra todavia en tramitacion la propuesta que dejo mencionada.

XII

Al comenzar esta mi comunicacion, pensé solo reseñar ligeramente á V. E. lo hecho y á hacerse por la autoridad de mi provisorio desempeño en los territorios de su jurisdiccion. Con lo que llevo dicho creo haber llenado el fin que me propuse y cumplido tambien el mandato que recibí de V. E. de presentarle un informe de los trabajos gubernativos durante el periodo trascurrido hasta últimos del año 73.

Yo confío Señor Ministro que el año venidero las tareas de este Gobierno serán mas fecundas y que para entónces se habrán cumplido mucho de sus propósitos, pero para que V. E. al cumplir el precepto constitucional de entregar á la consideracion del Honorable Congreso Lejislativo los actos de las Reparticiones de su dependencia en el año de 1874 haya de consignar sucesos de importancia en los vastos territorios del Chaco, es preciso de todo punto desligar á su Gobernador de las atenciones en el Paraguay y dejarlo entregado á sus labores diarias, á la

que, puedo asegurarlo á V. E. se entregará desde luego con toda perseverancia y lleno de fé en el porvenir grandioso que alcanzará sin duda esta parte de la República por su posicion geográfica; por la feracidad pasmosa de su suelo, por la riqueza de sus naturales productos, y por que, al amparo de las Leyes liberal es y protectoras de la Nacion, no puede menos que prosperar una poblacion que espera solo un simple impulso para desarrollar los gérmenes de riqueza que en sí encierra.

Dignese V. E. entre tanto, trasmitir al Exmo. Señor Presidente cuanto dejo espuesto y asegurarle, como aseguro á V. E. toda mi consideracion y respeto.

(Firmado).

F. Mitre.

Buenos Aires, Marzo 10 de 1874.

Avisese recibo y publíquese en el «Boletín Oficial.»

FRIAS.



El Gobierno del Chaco.

Asuncion, Marzo 11 de 1874.

A S. E. el señor Ministro del Interior, Dr. don Uladislao Frias.

Tengo el honor de acusar recibo á la nota de V. E. de fecha 31 de Enero último, en la que se sirve V. E. anunciar que ordenó á la Comisaría de Guerra remitir á esta seis bultos conteniendo los útiles pedidos por el Dr. D. Ramon Zuvizarreta para las escuelas establecidas en Villa Occidental.

Agradezco á V. E. á lo sumo el envío importante de los útiles con que era necesidad urgente dotar los establecimientos de educacion pública en aquella localidad, y aprovecho esta ocasion para decir á V. E. que este ramo primordial no estará debida y convenientemente atendido, en tanto que no se hallen á su frente preceptores hábiles y autorizados á ejercer el sacerdocio de la enseñanza.

La escuela establecida se halla algo regularizada, pero carece de preceptor, como carecerá la de niñas que ha de establecerse en breve, y faltas serán ambas, del impulso que sin duda se las debe.

Salvado queda el inconveniente de la falta de útiles, debido al plausible celo de V. E. y á mi esperanza de que contribuirá con ellos toda vez que sean necesarios, pero de por medio siempre la dificultad de poner á su frente personas autorizadas y capaces. En otra ocasion se ha dicho ya á V. E. que la Municipalidad no tiene rentas para subvenir con desahogo, y hasta con largueza, como seria bien, al fomento que la instruccion pública necesita y que carece de los indispensables recursos para recompensar á preceptores. Sabe también V. E. que este Gobierno no está por hoy en mejores condiciones, y es llegado el momento de ocuparse muy sériamente de objeto tan principal.

Es en ese concepto que vengo por ante V. E. como digno intermediario, en demanda de que á sus espensas, envíe el Exmo Gobierno de la Nacion dos preceptores para atender como se merecen las dos escuelas, una para cada sexo, con que en unos dias mas contará la Villa Occidental.

S. E. el Exmo. Sr. Presidente de la República ha evidenciado espresivamente el apoyo valioso que á la instruccion pública concede para que esté ya seguro de hallar por su parte una benévola acogida á mi pretencion, y muchos son los servicios que á V. E. debe el ramo de la educacion para tener duda de alcanzar el que hoy se pide.

Para el caso sin embargo de que el Gobierno Nacional no hubiera de hallar propia esa indicacion, me permito proponer á V. E. el pago á los preceptores de sus respectivos condineros de la suma acordada á este Gobierno para gastos eventuales.

Cualquiera que haya de ser, espero la resolucion al respecto y ruego á V. E. quiera hacerla conocer sin pérdida de tiempo, que asi lo exige la importancia del caso.

Dios guarde á V. E.

Julio de Vedia.

Ministerio del Interior,

Buenos Aires, Marzo 24 de 1874.

Oficiese al Sr. Ministro de Instruccion Pública pidiéndole se sirva dictar las providencias que juzgue convenientes para obtener los dos profesores que se solicitan para las escuelas de Villa Occidental, cuyos honorarios se satisfarán de los fondos asignados para los gastos de este Ministerio. Avisese en respuesta al Gobierno del Chaco y publíquese.

FIRMAS.

Buenos Aires, Abril 7 de 1874.

Nómbrase á D. Eduardo Camaño profesor de la escuela de varones de la Villa Occidental, con el sueldo mensual de 80 ps. fts., y á Da. Cristina Firpo de Camaño preceptora de la escuela de niñas que debe fundarse en la misma Villa, con el sueldo de

60 ps. fts. tambien mensuales; debiendo imputarse estas sumas al inc. 20, item 3^o del presupuesto de este Departamento—
Comunique, publíquese é insértese en el R. N.

¡SARMIENTO!
ULADISLAO FRIAS.



ANEXO

A G R I C U L T U R A

Al Exmo. señor Gobernador de la provincia de

A los efectos á que hubiere lugar, tengo el honor de acompañar á V. E. copia autorizada de la ley, destinando la suma de diez mil pesos fuertes para servir al fomento de la industria serícola.

Con tal motivo, reitero á V. E. mi respetuosa consideracion y aprecio.

Dios guarde á V. E.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento de Agricultura.

Buenos-Aires, Agosto 11 de 1873.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladis'ao Frias.

Por las diversas circulares y comunicaciones dirigidas á los Gobernadores de las Provincias que forman la República, en solicitud de los datos indispensables para la formacion de la estadística agricola, de que este Departamento está encargado por la ley de su instituto, cuyos documentos se hallan inclui-

dos en la "Memoria" correspondiente al año 72, que tuve la honra de presentar á V. E., ese Ministerio se habrá impuesto del empeño constante con que se ha requerido el concurso de dichos funcionarios, á fin de llevar á cabo la indicada obra, cuya importancia escuso encarecer.

No obstante los esfuerzos empleados en este sentido, la verdad es que aún no se han conseguido sino parcialmente los informes solicitados sin los cuales el Departamento se encontraría sériamente trabado en su accion.

En tal caso el influjo de la autoridad de V. E. en apoyo de las instancias del Departamento Nacional de Agricultura contribuiría sin duda á que se consiguiesen las noticias de que este todavía carece; y que deberán servir de fundamento á una de sus primordiales tareas. Las provincias de que aún no tenemos datos oficiales son: Buenos-Aires, Santa Fé, Entre-Rios, San Luis, San Juan, Santiago del Estero, Catamarca, Jujuy y la Rioja. Los han remitido Córdoba, Corrientes, Salta, Mendoza y Tucuman.

Con estos antecedentes, V. E. tomará en su criterio las disposiciones que juzgue oportunas.

Dios guarde á V. E.

Ernesto Oilendorff.

Ministerio del Interior.

Buenos-Aires, Agosto 12 de 1873.

Con la correspondiente nota, dirijase cópia de la presente á los Exmos. Gobiernos de la Provincia que se indican, pidiendo la remision al Departamento de Agricultura, de los datos que este ha solicitado, y publíquese.

FRIAS.

Departamento Nacional de Agricultura.

D. Ernesto Oldendorf, Gefe del Departamento Nacional de Agricultura, en representacion del Exmo. Gobierno Nacional y autorizado por el Sr. Ministro del Interior, y el Dr. D. Federico Pinedo, propietario, hemos celebrado el siguiente contrato :

Art. 1^o D. Federico Pinedo—

1^o Entrega al Departamento General de Agricultura en arrendamiento, con destino á la formacion de una quinta experimental, su quinta situada en el municipio, calle de Paraguay, antes de la calle del Ministro Inglés, con el terreno que señala el plano exhibido, que consta de cinco cuabras próximamente y con los edificios y plantaciones que detallará el inventario que se formará y hará parte de este contrato, bajo la condicion de ser votados los fondos anualmente por el Congreso.

2^o Se obliga á no enagenar la propiedad durante el término del contrato, sino con la espresa condicion de ser respetado y prévio aviso al Departamento Nacional de Agricultura, para que sea adquirida por el Gobierno, si lo juzga conveniente.

Art. 3^o El Gefe del Departamento se obliga :

1^o A devolver los edificios en el mismo buen estado en que hoy se reciben, recién reparados y pintados.

2^o A conservar en buen estado esos edificios durante el contrato.

3^o A devolver igual número de árboles y plantas, de las que reciba segun inventario, pudiendo removerlas y hacer en el terreno las variaciones que crea convenientes.

Art. 2^o El término de este contrato será el de cinco años contados desde el 1^o de Enero de 1874 ; siempre bajo la inteligencia de que cesaria el año en que el Congreso no votase por acaso los fondos necesarios para su cumplimiento.

Art. 4^o El precio del arrendamiento será el de doscientos cincuenta pesos fuertes mensuales, en consideracion á que el presupuesto para el año de 1874 ha fijado esa suma. Pero teniendo presente que ella no compensa justamente el valor de la propiedad, el Gefe solicitará del Sr. Ministro el aumento de cincuenta pesos fuertes mensuales, para los años de 1876 y posteriores, al presentarse los respectivos presupuestos al Congreso.

Art. 5^o El Departamento reserva el derecho de sacar al vencimiento del término estipulado, los edificios que construyese con independencia de los actuales, así como las plantaciones que le perteneciesen, dejando los jardines y la quinta bien arreglada.

Art. 6^o Las mejoras que recibiesen los edificios y construcciones existentes, quedarán á beneficio del propietario.

Art. 7^o Se concede al propietario el derecho de hacer suyas las construcciones independientes que se hagan, por la tasacion de peritos, con rebaja de un 30 p.8

Art. 8^o Si este contrato no fuese cumplido por el Gefe del Departamento Nacional de Agricultura, á causa de no votar fondos el Congreso, ó por cualquier otra razon, pertenecerán al propietario todas las mejoras en edificios y plantaciones, como indemnizacion de daños y perjuicios, sin estimacion ni juicio prévio.

Art. 9^o El Gefe del Departamento Nacional de Agricultura tendrá derecho á ocupar en arrendamiento, el terreno del mismo propietario en la calle del Ministro Inglés, de siete cuerdas cuadradas, abonando la suma de doscientos pesos mensuales, siempre que dicho terreno no hubiese sido enajenado antes de pedido al Departamento.

En prueba de nuestra conformidad, firmamos dos de un tenor en Buenos Aires, á 6 de Diciembre de 1873.

Departamento de Agricultura.

Buenos Aires, Diciembre 10 de 1873.

A S. E. el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Conforme á la autorizacion de V. E. y á lo dispuesto por el Exmo. Gobierno Nacional respecto al establecimiento de la quinta experimental decretada, y que debe estar, para asegurar su mejor éxito bajo mi inmediata inspeccion, se llamó á propuestas por los diarios á los señores propietarios que tuviesen terrenos en las condiciones requeridas para aquel fin, y que quisiesen arrendarlos.

Presentáronse los señores, Esteves Sagui, Rossi, Martinez, Aldao, Macdonald, Pinedo, Duran y Basso, cuyas propiedades he visitado é inspeccionado personalmente, á escepcion de las pertenecientes á los dos últimos nombrados, por no hallarse en condiciones convenientes; pues ambas son cortadas por la via férrea del Oeste.

De mi prolijo estudio de los terrenos ofrecidos en arrendamiento, ha resultado ser en mi concepto el mas adecuado al objeto que se tiene en vista, el de propiedad del Dr. D. Federico Pinedo, con quien he formulado el contrato que someto á la consideracion de V. E., aguardando sus disposiciones para concluirlo definitivamente.

Dios guarde á V. E.

Ernesto Oldendorff.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 13 de 1873.

Apruébase en todas sus partes el contrato á que se refiere esta nota.

Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior,

Buenos-Aires, Marzo 28 de 1874.

En cumplimiento de la ley de 27 de Julio de 1873, acordando premios para el fomento de la industria sericola; oído el Departamento de Agricultura.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1.º Los que se consideren con derecho á los premios que concede dicha ley, lo solicitarán del Gobierno Nacional, acreditando por un certificado de la Municipalidad respectiva, que se encuentran en alguno de los tres casos de que habla el artículo 2.º de la misma ley.

Art. 2.º Las Municipalidades espedirán dicho certificado, en el primer caso á que se refiere el citado artículo, prévia la correspondiente inspeccion ocular de la plantacion de moreras, por una comision de su seno, precisamente en el mes de Marzo, para cerciorarse cual es su estado entonces, y en los otros dos casos, prévia la prueba que juzguen conveniente, debiendo espresarse en aquel documento, segun corresponda, haberse practicado la inspeccion, ó cual es la prueba que se ha producido. Los solicitantes, en los últimos dos casos, presentarán á la Municipalidad muestras de la seda en capullos que hayan cosechado, ó de la que hayan hilado y tejido.

Art. 3.º Presentada al Gobierno la solicitud correspondiente, con el certificado y las muestras en su caso de que se ha hecho mencion, se oirá al Departamento de Agricultura, y con lo que este esponga y demas diligencias que fueren necesarias, se otorgará á negará el premio segun corresponda.



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

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Buenos-Aires, Abril 9 de 1873.

Siendo conveniente proteger el perfeccionamiento de la máquina á que se refiere en su solicitud D. Adolfo Fauçon y abonados los fiadores que ofrece y habiendo espuesto verbalmente que la construirá en esta ciudad para lo que procura los elementos necesarios; désele con aquel objeto, en calidad de préstamo por el término de tres años, la cantidad de tres mil pesos fuertes, debiendo informar anualmente al Gobierno de los trabajos que practique y de su resultado.

Pase á la escribania general de Gobierno para que se reduzca á escritura pública la obligacion del Sr. Fauçon y su garante, y hecho, espidase la orden de pago correspondiente, pasándose en oportunidad este expediente con dicha escritura á la Contaduria General á los efectos de la ley.

SARMIENTO
ULADISLAO FRIAS



ANEXO

L A Z A R E T O S

LAZARETO EN RIACHO ANCHO

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Setiembre 20 de 1873.

En virtud de lo que resulta del informe de la Junta de Sanidad de este Puerto y del Injeniero encargado de reconocer en el Chaco el lugar mas á propósito para el establecimiento de un lazareto entre Corrientes y el Paraguay, para lo que está autorizado el Gobierno; designase con ese fin el lugar denominado en aquel territorio «Barranca del Riacho Ancho» distante como tres leguas de la ciudad de Corrientes, y pase este espediente á la Oficina de Injenieros, para que á la brevedad posible levante los planos y presupuestos del costo de esa obra en dicho lugar, dentro de los limites de la cantidad que para gastos de esta clase ha señalado la ley, y teniendo en vista que debe construirse otro edificio de este jénero en la Isla de «Martin Garcia».

Comuníquese á quienes corresponde y publíquese.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Especificaciones sobre la construccion de un Lazareto frente á Corrientes.

Art. 1^o Las obras de que tratan las presentes especificaciones estan representadas en el plano de referencia y deben ser ejecutadas en el Chaco, un poco distante de Corrientes, en la localidad que se designará por el Gobierno Nacional.

2^o Todas las partes de que se componen los edificios tendrán las dimensiones que marcan los números sobre los planos y cuando estos faltaren se deducirán del mismo dibujo por medio de una escala.

Paredes.

3^o Todas las paredes y cimientos se construirán de cal y ladrillos que serán colocados, bien cocidos y de buena forma, y la mezcla tendrá la proporcion de uno por tres.

4^o Los cimientos tendrán la hondura que fuese necesaria para alcanzar el piso firme. El nivel de los pisos será mas elevado que el terreno de cuarenta centímetros próximamente.

5^o Las paredes exteriores de la casa habitacion, del dormitorio de cuarentenarios y del Hospital que en el plano tienen marcado un espesor de 60 centímetros, serán huecas, formadas de una pared de un ladrillo hácia la parte exterior y de medio ladrillo hácia la parte interior.

6^o En cada dos hiladas de ladrillos y á distancia de una vara, habrá un ladrillo que servirá de trabazon para ligar las dos paredes. Los ladrillos de trabazon se corresponderán entre sí sobre la misma vertical. Al rededor de las puertas y ventanas las paredes serán completamente macizas en un espesor de dos ladrillos.

Techos.

7^o Los techos de la cocina y de la casa habitacion del Ad-

ministrador y Médico, y de todos los corredores, serán de tejas francesas sostenidas sobre tirantes y alfajias de madera dura. Las tejas deberán estar todas aseguradas por un alambre bastante fuerte á las alfajias y se tomarán todas las juntas, tanto al interior como al exterior con mezcla de uno por tres—Los tirantes para este techo deben apoyarse por su estremidad superior en la pared de en medio, y unido entre sí uno de cada lado por medio de un perno de hierro de 20 milímetros de diámetro.

8º Los edificios de dormitorios de cuarentenarios y hospital tendrán su techo de teja francesa sentada en cal sobre hileras de ladrillos y tirantes y alfajias de madera dura.

Los tirantes del techo de los dormitorios serán de 8 centímetros por 20 y se pondrán á la distancia de 50 centímetros de centro á centro.

9º Los tirantes del hospital serán de 7 centímetros por 17 colocados á la distancia de 60 centímetros de centro á centro.

Estos tirantes deberán estar sostenidos por cuatro cuchillos de armadura formados de dos pares de doce por diez y ocho centímetros, un pendolar de doce por doce centímetros y tirante de doce centímetros por diez y ocho.

Pisos.

10. Todos los pisos serán de baldoza del país con el contrapiso de ladrillo sentados en cal. Los corredores tendrán tambien pisos de la misma clase y un umbral de madera dura en las puertas para defenderlas.

Revoques.

11. Las paredes se revocarán interior y exteriormente con mezcla de uno por tres. Se blanquearán tambien á dos manos y del color que se elejirá oportunamente.

Cielos-rasos

12. Las piezas de las habitaciones del Administrador y Médico tendrán cielo-raso de yeso con una cornisita también de yeso de 10 centímetros y zócalos de madera de pino de 25 centímetros de alto.

Obras de carpintería.

13. Habrá el número de puertas siguientes: seis puertas llenas exteriores de 1 m. 20 por 2 m. 50; diez puertas vidrieras también exteriores de 1 m. 20 por 2 m. 50 con sus correspondientes postigos; seis puertas interiores llenas y una vidriera con sus postigos, todos ellos de 1 m. 20 por 2 m. 50; dos puertas de 1 m. 10 por 2 m. 20; para la cocina y dos id para las letrinas.

14. Habrá cuatro ventanas de 1 m. 20 centímetros por 2 m.; dos ventanas de 1 m. por 1 m. 20, catorce ventanas de 1 m. 20 por 1 m. 40.

15. Todas las puertas y ventanas serán de madera de pino blanco con los montantes y travesaños de cinco centímetros de grueso y tableros de dos y medio centímetros—Los marcos serán de roble ú otra madera dura. Se exceptúan las catorce ventanas de 1 m. 20 por 1 m. 40, que serán de pino de tea, así como las dos puertas llenas que no están debajo del corredor.—Estarán provistas de visagras, pasadores, cerraduras y demás herrajes correspondientes.

16. Las puertas exteriores tendrán cerraduras finas de 1 peso 60 cents. ftes. y las demás puertas cerraduras de la mitad de este precio.—Todas las ventanas tendrán sus postigos y sus herrajes correspondientes.

Las 4 ventanas de las habitaciones del Administrador y Médico tendrán rejas sencillas.

17. Los pilares para los corredores tendrán 14 centímetros

en cuadro de seccion é irán sostenidos por un cimientto de material.

Estos pilares serán de urunday, madera muy olejida, tendrán las aristas chaflanadas y estarán cepilladas con esmero.

18. Las puertas y ventanas estarán pintadas con tres manos de pintura del color que se le eligirá. Los vidrios de las puertas y ventanas serán sencillos pero sin defectos.

10. Todos los materiales que se empleen serán de primera calidad, y la mano de obra será esmerada y segun las mejores reglas del arte.

El encargado de la vijilancia de las obras tendrá derecho de rechazar todo material ó trabajo que no fuese de su satisfaccion.

20. El contratista no tendrá la facultad de introducir variacion alguna sobre lo que marcan los planos y especificaciones, y estará obligado á ejecutar todas las modificaciones que se le impusiesen por el Gobierno ó sus delegados. Si estas variaciones no alteran sensiblemente el costo de la obra, no habrá lugar á indemnizacion ni en pró ni en contra; pero si importan diferencias de alguna consideracion se calcularán en proporcion á los precios del presupuesto.

21. Si se suscitaren cuestiones ó diverjencias entre el Gobierno ó sus ajentes y el empresario, se resolverán por árbitros arbitradores.

22. Los pagos se harán en cuatro cuotas iguales: la 1^ª al aprobarse el contrato; la 2^ª cuando á juicio de la oficina de Ingenieros Nacionales se haya hecho la tercera parte del valor de las obras; la 3^ª cuando estuviesen hechas las dos terceras partes y la 4^ª cuando la obra estuviese concluida y recibida á satisfaccion.

23. El total de la obra deberá quedar terminada á los 10 meses de pagar la 1^ª cuota bajo la multa de 500 pfts. por cada mes de retardo.

24. No se tomará en consideracion ninguna propuesta que no venga garantida por una firma á satisfaccion del Gobierno.

Buenos Aires, Enero 17 de 1874.

Pompeyo Moneta.

Buenos Aires, Enero 17 de 1874.

Al Señor Ministro del Interior, Doctor Don Uladislao Frias.

Tengo el honor de elevar á manos de V. E. el presupuesto y planos del Lazareto que debe construirse en la Provincia de Corrientes, cuya confeccion fué encargada á esta por decreto de fecha 20 de Octubre de 1873.

Como el local donde ha de levantarse el Lazareto ha sido ya determinado, prèvio los informes del caso, nada tiene esta oficina que observar al respecto.

El Lazareto se compone de tres grandes dormitorios para contener 48 cuarentenarios, un salon con sus cuartos para servicio y botica para hospital y una casita para alojamiento del Administrador y del Médico.

Habrà necesidad de hacer algunos gastos para encerrar el espacio determinado al Lazareto; pero esto se determinará despues cuando se conozca bien la localidad.

Como la condicion esencial de un edificio situado en un clima muy caliente es que pueda defender del calor á los que habitan en él, se han propuesto muchos corredores y se han proyectado las paredes exteriores de los edificios dobles, ofreciendo un espacio vacio entre las dos paredes, el que servirá con mucha eficacia para impedir la trasmision del calor.

El presupuesto asciende á la suma de 13,037 pesos fuertes y 85 centavos, y juzga esta oficina que las obras proyectadas por

el precio indicado, satisfarán completamente las necesidades de la localidad á que están destinadas.

Dios guarde á V. E.

Pompeyo Moneta.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 14 de 1874.

Espídase el decreto acordado, llamando á licitación para la construcción del Lazareto en «Barranca del Riachuelo» en el territorio del Chaco, y publíquese esta nota en el Boletín Oficial.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

—

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 14 de 1874.

Estando terminados los estudios y planos para un Lazareto en el territorio del Chaco en el lugar denominado «Barranca de Riacho Ancho,» designado para ese objeto por decreto del 20 de Setiembre último, en uso de la autorización que la ley del presupuesto vigente confiere al P. E.

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1.º Se llama á licitación para la construcción del espresado Lazareto, en el lugar referido de «Barranca del Riacho

Ancho,» conforme á las especificaciones que para esa obra ha presentado la oficina de Ingenieros.

Art. 2.º Las propuestas se presentarán cerradas en el Ministerio del Interior, dentro de los 30 dias despues de la publicacion de este decreto, y de dichas especificaciones en la ciudad de Corrientes en el periódico oficial de aquella capital, y se abrirán á las doce del dia en que espire aquel término á presencia de los interesados que quieran concurrir al acto.

Art. 3.º Los proponentes espresarán el nombre y domicilio del fiador ó fiadores que ofrezcan, sin cuyo requisito no se tomarán en consideracion sus propuestas; bien entendido que no se adquiere derecho alguno por el hecho de presentarlas y que el Gobierno se reserva el de aceptar la que crea mas conveniente ó no aceptar ninguna.

Art. 4.º Comuníquese al Exmo. Gobierno de Corrientes, con los planos del Lazareto y cópia de las especificaciones, publíquese é insértese en el R. N.

SARMIENTO
ULADISLAO FRIAS.



LAZARETO EN MARTIN GARCIA

ESPECIFICACION PARA LOS TRABAJOS DE CONSTRUCCION DE UN LAZARETO EN LA ISLA DE MARTIN GARCIA.

1. ° La obras del Lazareto á que se refieren estas especificaciones están representadas en conjunto y en detalle en los planes adjuntos, entendiéndose que deben ejecutarse en la Isla de Martin Garcia en el lugar designado por la Oficina de Ingenieros Nacionales.

2. ° Los contratistas se obligan á ejecutar el total de las obras ó solo una parte, segun se determine por la Oficina de Ingenieros Nacionales al acto de la ejecucion de los trabajos indicando al mismo tiempo el órden en que deben llevarse á cabo, en la inteligencia de que su importe total alcanzará por lo menos á ciento ochenta mil pesos fuertes.

3. ° Las obras se contratarán por unidad de medida, y los proponentes indicarán en sus propuestas los precios á que estén dispuestos á ejecutar los trabajos siguientes:

Obras de albañileria.

- 1 Cimientos de hormigon por metro cúbico.
- 2 Paredes, por metro cúbico.
- 3 Pisos, por metro cuadrado.
- 4 Paredes cal y ladrillo (sencillas) metro cúbico.

- 5 Veredas de piedra, metro cuadrado.
- 6 Cordones de madera para veredas de Hormigon etc., etc.
- 7 Veredas de baldosas.
- 8 Tejados de teja francesa.
- 9 Techos de teja francesa asentados en cal y sobre una hilada de ladrillos, metro cuadrado.
- 10 Cielo-rasos de yeso, metro cuadrado.
- 11 Blanqueo interiores sencillos á dos mancos metro cuadrado.
- 12 Corniza sencilla y pequeña moldura de los cuatro edificios principales, metro lineal.
- 13 Corniza mas sencilla de los otros edificios, metro lineal.
- 14 Blanqueos exteriores á dos manos á dos colores la eleccion metro cuadrado.

Obras de carpinteria.

- 15 Pisos de tabla, metro cuadrado.
- 16 Techos de tabla con fieltro, sistema Guyot, metro cuadrado.
- 17 Cornicetas de madera con recorte para los corredores metro lineal.
- 18 Puertas exteriores de 1 m. 20 por 2, m. 60 p.
- 19 id id 1,45 p. 3,30 p.
- 20 id id 1,40 p. 3,30 p.
- 21 Puertas exteriores de 2 m. 00p. 3,60 p.
- 22 id id 2,00p. 4,40 p.
- 23 Puertitas sencillas para letrinas de 1 m. 00p. 2,20.
- 24 id para los galpones.
- 25 id vidrieras 1 m. 50 p. 3,60.
- 26 id id 2 m. id 3,60 id.
- 27 id id 2,50 id 3,60 id.
- 28 id interiores 1,00 id 2,20 id.
- 29 id id 1,20 id 2,60 id.
- 30 id id 1,40 id 3 40 id.

- 31 Ventanas con postigos 1, p. 1,45 p.
- 32 id id id 1,20 p. 2,60 id.
- 33 id id id 1,40 id 2,80 id.
- 34 Persianas de 1 00p 1,45 id.
- 35 id id 1,29 id 2,60 id id.
- 36 id id 1,40 id 2,80 id id.
- 37 Puertitas de reja cada una.

Obras de Herreria.

- 38 Puertas de reja de barrotes sencillas por cada kiló-gramo.
- 39 Rejas de ventanas sencillas id id.
- 40 Columnitas de fierro, para los corredores id id
- 41 Columnitas de fundicion, por cada kilógramo.
- 42 Llaves para ligar paredes id id.
- 43 Rejas para cerrar el depósito, id id.
- 44 Techo de fierro galvanizado del depósito, metro cua-drado.
- 45 Id de los corredores id id.

Obras varias

- 46 Letrinas, cada una.
- 47 Chimineas id id.
- 48 Zanjas para desagüe y divisiones metro cúbico de esca-vacion.
- 49 Caños de desagüe de albañileria por metro lineal.
- 50 Alambrado metro lineal.
- 51 Limpieza y esplanacion del terreno metro cuadrado.
- 4. ° El hormigon para los cimientos se formará con piedra quebrada, cuyo tamaño no pase de 125 centímetros cúbicos (un octavo de decimetro cúbico) y una mezcla compuesta de una parte de cal y $4 \frac{1}{2}$ arena.

La escavacion se abrirá del tamaño exacto que debe tener e

13. Las cornizas de los edificios se harán con una mezcla de una de cal por tres de arena.

Las dimensiones en los cuatro edificios principales, serán las siguientes:

Altura 4 m.

Vuelo 0'40.

Y en los demás edificios serán:

Altura 0'75.

Vuelo 0'35.

14. Toda la cal que se emplee en las obras será la procedente de Córdoba y de la mejor calidad. La arena se tomará de la playa ó del arenal de Martín García, según lo considere oportuno el encargado de la vigilancia de las obras.

Los ladrillos serán colorados, de buena forma y bien cocidos. En el caso probable de no poderlos fabricar en Martín García, el contratista presentará muestras para su aprobación.

Los pisos de madera se formarán con tabla de pino machihembradas, no excederán de doce centímetros y tendrán dos de grueso, irán clavadas por la machihembra, estarán planas y bien cepilladas y en su precio se comprenderán los tirantillos, mano de obra y demás efectos.

16. Los techos del sistema Guyot serán de tabla de una pulgada de grueso bien unidas y cubiertas con el fieltro de patente, debiendo comprenderse en su precio todos los tirantes y maderas necesarias sin excepción de ningún género.

17. Las pequeñas cornizas para los corredores se compondrá únicamente de una tabla de 5 centímetros y medio recortada de treinta y dos centímetros de alto con una moldura clavada en su parte superior.

En su precio van comprendidas, su colocación y la pintura igual á la de las puertas.

18. Las puertas y ventanas que no alcancen á tres metros de altura deben tener los largueros y los atravesaños de los basti-

dores de 4 centímetros de grueso. En las que alcancen ó pasen esa altura tendrán 5 centímetros de espesor.

19. Las puertas de los galpones se harán simplemente de tablas machihembradas de 2 centímetros y medio de grueso con tres travesaños horizontales, goznes y cerraduras.

20. Las puertitas para las letrinas serán hechas del mismo modo, tablas de 2 centímetros y herrajes correspondientes.

21. Las rejas del inciso 37 tendrán 1 m. 50 de luz y 1 m. 80 de alto. Serán de una hoja formada con postes de 8 centímetros en cuadro de seccion con tablillas de 7 centímetros por 2, con sus travesaños horizontales y diagonales de 8 centímetros por 5.—La reja tendrá 2 goznes cuyas hembras serán fijas en las rejas y los machos en los postes que las sostienen. La reja será situada entre dos postes de madera dura de 45 centímetros de grueso en cuadros y fijos en el suelo con toda solidez. Tendrá cerrojo con llave.

Todas las puertas estarán provistas de herrajes fuertes y sólidamente colocados. Llevarán cerraduras y llaves cuyo precio medio será de fuertes 1.60 (un peso sesenta cents. por cada una.)

22. Todas las ventanas y puertas vidrieras tendrán cristales sencillos pero sin defectos.

23. Las celosias serán de dos hojas para cada puerta. Se colocarán sobre un marco de algarrobo fijo en la pared, de manera que las persianas queden bien aplicadas contra la misma, cuando se abran.

Irán provistas de las aldabillas y demás herrajes necesarios para mantenerlas abiertas y cerradas.

24. Las obras de carpinteria serán todas de pino blanco excepto aquellas en que se especifique otro material; el marco será de pino de tea y todo á escepcion de los suelos y techos recibirán tres manos de pintura, debiendo entrar en su precio todos estos trabajos y materiales correspondientes, incluso su colocacion.

25. Los precios de puertas y ventanas no sufrirán alteracion alguna, aunque sus dimensiones sufran alguna modificacion en mas ó en ménos, que no esceda de 15 centímetros en el ancho y veinte en el alto.

26. Las puertas de reja de hierro serán sencillas y sin adorno de ninguna clase. Estarán formadas de barrotes de 18 milímetros de diámetro con travesaños proporcionados. Las rejas de ventanas serán de las mismas condiciones. En su precio irá comprendida su colocacion y dos manos de pintura.

27. Las columnas de hierro y fundicion para los corredores serán cilindricas y sin adornos. En su precio se comprenderá la colocacion y la pintura así como la albañileria necesaria para su cimentacion.

28. Las dimensiones de las columnas para sostener el techo se determinarán oportunamente.

29. El techo del depósito será de fierro galvanizado del número 12.

En el precio entrará la armadura y todo el herraje correspondiente.

30. Los techos de los corredores serán de fierro galvanizado del sistema llamado *Italian gauge*.

Se comprenden en su precio los tirantes y tirantillos necesarios con dos manos de pintura.

31. Las letrinas tendrán tres metros cúbicos de escavacion por lo menos. Tendrán su bóveda y asiento de material cubierto con tablas de algarrobo con exclusion de las paredes, techos, puertas etc.

32. Las chimeneas de mármol ordinario y del mas sencillo y el hogar de material. En su precio se comprenderán el caño y bota humos arriba del techo, completamente concluido.

33. Los caños de desagüe de albañileria tendrán 32 centímetros de anchura y altura interior. La albañileria comprendido el abovedado tendrá 16 centímetros de espesor; y la mezcla empleada se compondrá de 1 de cal por 4 de arena.

34. El alambrado se formará con postes de algarrobo ó de madera dura de 15 centímetros en cuadro, introducido en el suelo 75 centímetros por lo menos. Llevarán cuatro alambres de cuatro milímetros de diámetro que cruzarán los postes por agujeros practicados en ellos. Los postes serán verticales y distarán entre sí tres metros de eje á eje. Los alambres tendrán la tencion conveniente.

35. La limpieza y esplanacion del terreno de que habla el inciso 5^o, constará de la estraccion de los árboles, arbustos y postes en los puntos en que deben construirse edificios ó abrirse caminos. El terreno para los edificios se igualará y elevará si fuese necesario á fin de que los pisos desaguen perfectamente en todas direcciones. Se igualará y abovedará tambien el terreno para los caminos.

36. El contratista tendrá la facultad de usar para las obras la piedra de Martin García, sin pagar derecho alguno por ella.

37. Todos los materiales que se empleen, cada uno en su clase, serán de primera calidad; la mano de obra será esmerada y segun las mejores reglas del arte, especialmente en lo que se refiere á la sòlidez de la obra. Podrán ser desechados todos los materiales y trabajos que el encargado de la vijilancia de las obras no hallare conformes con el contrato.

38. El contratista está obligado á atender todas las observaciones que le haga el encargado de la obra. Garantizará la misma por el espacio de un año, durante el cual reparará los defectos que ocurriesen, renovará y reconstruirá aquello que resultare ser de mala calidad.

39. El Gobierno y la Oficina de Ingenieros harán todas las alteraciones que crean convenientes en los planos, siempre que no varien el carácter de la obra, sin que el contratista pueda por esto alterar los precios establecidos. Todo cuanto debe ejecutarse se representará por medio de los planos y órdenes por escrito dada por la Oficina de Ingenieros, no pudiendo el contratista variarlas á su voluntad, á menos que lo sean tam-

bien por escrito, por la Oficina de Ingenieros ó sus empleados.

Si por su voluntad el empresario aumentara las dimensiones de los trabajos, á fin de conseguir mayor beneficio, el Gobierno le abonará tan solamente la parte que corresponda á lo estipulado, y no el total de lo hecho.

40. El empresario tendrá la obligacion de hacer tambien las obras que no están especificadas en la lista de precios, fijándose estos en proporcion á los que están determinados en obras análogas, y cuando no se pudiese establecer esta proporcion, se fijarán los precios de comun acuerdo antes de empezar la obra á que se refieran. De no haber convenio se contratará con otras personas.

41. Las cuestiones ó diferencias que se suscitaren entre el Gobierno ó sus agentes y los empresarios, se resolverán por árbitros arbitradores. Los gastos de arbitraje serán de cuenta de aquella parte que le haya hecho necesario por no prestarse á un acomodo razonable.

42. Las obras se efectuarán con toda actividad, de manera que, empezadas á los quince dias precisos de trazadas los primeros edificios sobre el terreno, el importe mensual de ellos segun los precios estipulados alcance á veinte mil pesos fuertes. El Gobierno tendrá la facultad de exigir que esta cantidad se duplique, es decir, que la parte construida alcance á un valor mensual de cuarenta mil pesos fuertes, pero en este caso abonará un diez por ciento mas sobre los precios establecidos. El retraso en el cumplimiento de las condiciones de que trata el presente artículo, dará lugar á imponer al contratista una multa de mil quinientos pesos fuertes mensuales.

43. Al fin de cada mes se hará una liquidacion de los trabajos hechos y materiales acopiados que deben entrar en las obras (esclusion hecha de los andamios, herramientas y demas auxiliares que no entrarán en la obra misma).

Dentro de un plazo de 15 dias, á contar desde la fecha en que la oficina de ingenieros haga esta liquidacion, el Gobierno paga-

rà por Tesorería Nacional, el noventa por ciento del importe á cuenta del trabajo, reteniendo el resto hasta despues de la completa terminacion y recepcion de las obras.

4^o No se tomará en consideracion las propuestas que no fuesen garantidas por una persona de la satisfaccion del Gobierno.

Pompeyo Moneta.

Buenos Aires, Enero 14 de 1874.

Al Sr. Ministro del Interior Dr. D. Uladislao Frias.

Cumplo el deber de poner en manos de V. E. el presupuesto y planos del Lazareto que, por órden del Gobierno Nacional, debe construirse en Martin Garcia.

Su confeccion habia sido confiada á esta oficina desde fines de 1872; pero suspendida por órden de V. E. á consecuencia de los arreglos pendientes con el Gobierno del Uruguay para la formacion de un lazareto internacional.

Despues de terminada la convencion sanitaria en Montevideo á que envió el Gobierno Arjentino sus delegados, recibió la oficina órden de continuar su confeccion, y ahora tiene el honor de presentarlos enteramente concluidos á la consideracion de V. E.

Respecto á la colocacion del Lazareto, ya estaba determinado por una comision especial, que debia ser en la Isla de Martin Garcia.

Esa localidad en efecto, es la mejor que puede elejirse para conseguir el objeto principal de un establecimiento de esa clase, cual es el aislamiento; el solo inconveniente que tiene,

es que no pueden acercarse á la isla los buques que calan mas de 12 piés y solo escepcionalmente los de un calado algo superior; pero como no hay ningun punto de la costa Argentina que no sea muy distante de Buenos Aires, al cual pueden arri-mar los buques de gran calado y estar en perfecto abrigo, puesto que si hubiese tal punto seria ya un puerto comercial, el inconveniente señalado relativamente desaparece.

La oficina ningun programa ha tenido respecto á la composicion, estension y capacidad que debia darse al Lazareto, y tuvo que formárselo teniendo de mira las necesidades del Puerto y la suma destinada por el Congreso á este objeto.

Si se tiene consideracion solamente á las necesidades del Puerto, el número de viajeros que llegan á él y que con probabilidad habria que acomodar en el Lazareto para hacer la cuarentena, resulta que este deberia tener una capacidad muy grande, como para cinco mil personas, y que por consiguiente costaria una suma muy superior á la que está votada por el Congreso.

Si por el contrario se quiere circunscribir á los limites fijados por el Congreso el edificio que se construya, no puede bastar á las necesidades de esta localidad. El único temperamento que quedaba á adoptarse, era, pues, dar á los planos bastante estension y comodidades, de modo que puedan bastar á las necesidades del momento, que sean susceptibles á estenderse á voluntad y que pueda ejecutar por partes, de modo que invirtiendo en la construccion la suma que hay disponible pueda aprovecharse desde luego para su destino.

Solo de los Puertos del Mediterráneo llegan en los meses de Noviembre y Diciembre de 4 á 5 mil inmigrantes.

Cuando hubiera que sujetar á cuarentena los buques de esa procedencia y suponiendo que los pasajeros permanezcan en el Lazareto 20 dias, seria menester disponer de una capacidad suficiente para alojar cuando menos cuatro mil personas.

Si se añade á estas las que vienen en buques que han tocado

los puertos del Brasil, donde casi siempre reinan enfermedades epidémicas, se verá que el Lazareto debe tener una capacidad de 5 mil personas ó poco ménos.

La condicion mas esencial del Lazareto, es la grande estension de modo que se puedan tener en él suficiente número de edificios aislados entre sí en que se pueda colocar la gente, segun sus diversas procedencias, clases, sexos y diferentes cuarentenas que deben cumplir, ademas de los locales necesarios para la admision, cuerpo de guardia, hotel, depósitos, hospitales, etc. etc.

En vista de esto el plano del Lazareto ha sido dispuesto del modo siguiente, como se vé en la lámina núm. 4.

A los lados del espacio que sirve de entrada al establecimiento, hay dos edificios.

En el de la izquierda está un cuarto de banderas, cuarto para el oficial de la guarnicion y un estenso departamento que servirá de cuadra á los militares que hacen la guarnicion del Lazareto.

En el de la derecha de la entrada está la porteria y otros picos donde se hace la fumigacion de las personas y efectos que entran, como de las cartas que salen del Lazareto. un cuarto donde habitará el empleado que practique estas operaciones y otro de correos.

Los dos edificios de la entrada forman uno de los costados de una plaza de 80 metros de frente por 80 id. de fondo sobre cuyos otros costados estan los demas edificios de la Administracion.

El de en frente de la entrada se compone de una pequeña iglesia y á los lados de esa, dos casas que contienen cinco piezas cada una destinadas al alojamiento de los empleados del Lazareto.

El del costado á la derecha contiene, por una parte los depósitos de camas, ropa blanca y demas artículos que se precisan, teniendo á su parte interior comodidades suficientes para

el lavado de ropa y por la otra parte está ocupada por el restaurant donde comen los empleados y tambien los cuarentenarios cuando no les es prohibida la circulacion, cafés, almacenes etc.

En frente de este edificio sobre el costado izquierdo de la plaza se encuentra el hospital con sus locales de servicio, cocina, cuarto del médico, de los enfermos, botica etc.

Como en el Lazareto pueden ocurrir enfermedades ordinarias lo mismo que epidémicas, y seria inconveniente poner en comunicacion estas diferentes clases de enfermos se propone dividir el hospital en dos partes bastante retiradas una de otra á fin de que haya el menor contacto posible.

Las enfermerias son salones de seis metros de ancho por 22 metros de largo, con ventanas á ambos lados y capacidad para 30 enfermos.

Se proyecta hacer dos ó tres de estas enfermerias por cada una de las dos secciones en que se ha dividido el hospital, pudiéndose aumentar fácilmente despues, si fuese necesario.

Las casas de los cuarentenarios se componen de 3 grandes dormitorios de 5 metros por 12 cada uno, destinados para 56 personas de 3 cuartos de 5 metros por 5 m. 75 cent. y de una cocina.

Ademas hay destacados dos edificios formando 4 grandes galpones de 5 metros 25 de ancho por 25 de largo, con capacidad suficiente para alojar en caso necesario 52 personas en cada uno.

El techo de estos galpones está sostenido por pilares de material, y las paredes entre cada pilar se levantan hasta la altura de dos metros y medio, dejando entre estas y el techo una abertura de un metro de alto.

El techo se estiende bastante sobre los costados para impedir la entrada del agua por esas aberturas.

Con esta disposicion se obtienen á un costo relativamente pequeño un abrigo suficiente para mucha gente en los casos de

máxima afluencia al Lazareto, pues cuando no la haya las casillas darán suficiente alojamiento á todo.

El inconveniente de estos galpones es que no ofrecen un abrigo perfecto cuando hay viento fuerte ó frio intenso, pero, como es generalmente en los meses de verano que deben hacerse las cuarentenas, ese inconveniente se sentirá muy pocas veces.

Por lo demas, se ha experimentado en Nueva-York que esa clase de edificios de abrigo imperfecto que pecan por exeso de ventilacion, ha dado siempre muy buenos resultados tambien para los enfermos. Tanto mas lo será acá para los sanos y con un clima mucho mas benigno.

Como se ha dicho, las casas de los cuarentenarios en lugar de galpones se componen de tres grandes dormitorios y de tres cuartos.

Asi es el modelo que presenta la lámina 6 de los planos, pero en el acto de la ejecucion podrán aumentarse en algunas el número de los dormitorios y cuartos, de modo que las casas tengan suficientes capacidades, lo que facilitará la distribucion de la gente en los diferentes alojamientos.

A cada una de estas casas le debe corresponder un espacio de terreno de 8 á 10 metros cuadrados, limitado por zanjas y cercos, de modo que se pueda cuando sea necesario impedir el contacto de las personas de diferentes procedencia y condiciones sanitarias.

El lugar destinado para Lazareto en Martin Garcia, está casi todo á bosque, así que si se voltean solamente los árboles que sean indispensables para poder construir los edificios y los caminos, el resto del espacio anexo queda plantado y dispuesto para servir de paseo á los que pasan allí el tiempo de reclusion.

De estas casas hay distribuidas 24 en el plano y ademas proyectado 6 casas chicas y mejor construidas para las personas

mas acomodadas que esten dispuestas á pagar un alojamiento y trato esmerado.

El modelo de estas casas que se vé en la lámina núm. 7 se compone de 3 cuartos de 5 m. 80 cent. por 5 m. cada uno y dos piezas de 6 m. por 7, teniendo capacidad para 14 personas; pero algunas de estas casas deben hacerse mas grandes para que sean de diferentes capacidades.

Ademas de todo lo descripto hay tambien un galpon cuyas paredes son formadas de rejas de fierro y que está destinado al depósito de los efectos pertenecientes á los cuarentenarios y de las mercancías.

Todos los edificios indicados estan distribuidos sobre una área que en el plano propuesto es de 700 m. por 550 m.

El área del mismo puede variar en la forma y dimension, segun las condiciones del terreno; pero en cuanto á la estension debe mas bien ser mas que menos de los 380,000 metros cuadrados.

En cuanto á su configuracion debe ser un cuadrilátero para facilitar la custodia de los cuarentenarios, limitado por un camino de guardia destinado solamente á los soldados que guardan el Lazareto.

Dellado de adentro del camino está limitado por un cerco y por el de afuera por una pared de tres metros de alto, con 4 guardias, una colocada en cada esquina, se guarda perfectamente el Lazareto.

Por vista de economia y para utilizar los materiales que se encuentran en Martin Garcia, la mayor parte de las paredes se harán de hormigon formado de piedra pequeña con una buena mezcla. Los pisos que deben ser muy secos se harán de una capa de piedra chica sobre la cual se estenderá otra de mezcla fuerte. El presupuesto general importa 581,227 pesos fuertes 26 cts.

La cantidad de que puede disponer el Gobierno es de 180 mil pesos fuertes, pero esta oficina debe manifestar á V. E.

que, algunas de las obras indicadas, se pueden suprimir por ahora, sin muy graves inconvenientes, tales como el hospital para enfermedades ordinarias, la Iglesia y habitaciones que le son anexas, todas las casillas que en el proyecto figuran con el nombre de reservadas.

La oficina cree que en lugar de especificar ahora cuales son las casas que convendria hacer con el dinero que hay ahora á disposicion, desde que podria no corresponder con los precios que se conseguirian en la licitacion, lo mas conveniente será contratar á un tanto por unidad de medida de cada uno de los elementos que entran en la construccion.

Este temperamento es tambien mas conveniente porque facilitaria introducir en el acto de la construccion todas las modificaciones que se encuentren convenientes.

Es en ese sentido que estan hechas las adjuntas especificaciones.

Habrà tambien necesidad de hacer un pequeño muelle de desembarque pero ahora la oficina no tiene los datos suficientes para determinar su construccion y su costo; pero durante la construccion habrá todas las comodidades necesarias para determinar su posicion, estension, forma y costo, y se agregará en seguida al presupuesto.

Aprovecho esta ocasion, para saludar á V. E.

Dios guarde á V. E.

Pompeyo Moneta.

Buenos Aires, Febrero 13 de 1874.

Espídase el decreto acordado, llamando á licitacion para la construccion de la obra á que se refiere esta nota que se publicará en el «Boletin Oficial», y devuélvanse á la Oficina de Ingenieros los planos que ha acompañado.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Febrero 13 de 1874.

Proporcionando la Isla de Martin Garcia las ventajas necesarias para el establecimiento en ella de uno de los Lazaretos que el P. E. está autorizado á construir, segun la ley del presupuesto vijente:

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1º Se llama á licitacion para la construccion de un Lazareto en la Isla de Martin Garcia, conforme á las especificaciones que para esa obra ha presentado la Oficina de Ingenieros.

Art. 2º Las propuestas se presentarán cerradas en el Ministerio del Interior, dentro de los treinta dias despues de la publicacion de este decreto y de dichas especificaciones en el «Boletin Oficial», y se abrirán á las doce del dia en que espire aquel término á presencia de los interesados que quieran concurrir al acto.

Art. 3º Los proponentes espresarán el nombre y domicilio del fiador ó fiadores que ofrezcan, sin cuyo requisito no se tomarán en consideracion sus propuestas, siendo entendido que no se adquiere derecho alguno por el hecho de presentarlas, y que el Gobierno se reserva el de aceptar la que crea mas conveniente ó no aceptar ninguna.

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

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Febrero 18 de 1874.

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

Aprovechando esta oficina el viaje del vapor *Rossetti* á la Isla de Martín García, que tuvo lugar el Sábado 14, envió allí un Ingeniero de su seno á reconocer é inspeccionar las obras del Lazareto provisional que allí se está construyendo.

Resulta de esta visita que están allí disponibles y en estado de poderse usar desde ahora 160 casillas capaces de contener unos ocho cuarentenarios cada una, parte de las cuales están divididas en dos compartimientos, 50 casillas de mayores dimensiones capaces para 20 personas cada una, un gran galpon de 20 metros de largo por 7 de ancho, destinado á la cocina, y otro de 60 metros de largo por 15 de ancho, para Hospital, faltando para la conclusion de este, la colocacion de ventanas y una parte del zinc del techo, operacion que quedará terminada en tres ó cuatro dias. Se ha empezado al mismo tiempo la construccion de otros tres grandes galpones que estarán concluidos la semana próxima, cuya construccion se ha determinado para utilizar los materiales que aun quedan existentes y porque, aun cuando se vaya á proceder en breve á la construccion del Lazareto definitivo, todo lo que hoy existe puede perfectamente utilizarse como suplemento suyo, hasta que se haya concluido por completo su construccion.

Sin perjuicio de esto, pueden desde ahora utilizarse las casillas que están ya concluidas para instalar en ellas á los cuarentenarios, de los cuales pueden alojarse cómodamente 1300.

La demora que se ha experimentado para la conclusion de estas obras, depende de la necesidad que ha habido de tomar

los obreros que se han presentado, sin ser posible escojer por la escasez que hay de ellos, resultando ser gran parte de muy poco desempeñe, influyendo tambien el que no han sido entregados á tiempo todos los materiales que se han remitido con destino al Lazareto, como ya he tenido el honor de manifestarlo verbalmente á V. E.

De todas maneras, y á no impedirlo causas extraordinarias, las obras quedarán totalmente concluidas en la próxima semana.

Dios guarde á V. E.

Pompeyo Moneta.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Febrero 20 de 1874.

Publíquese y avisese el recibo.

FRIAS.

Oficina de Ingenieros.

Buenos Aires, Marzo 4 de 1874.

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

Habiendo comunicado el encargado de la construccion de las casillas para el Lazareto provisorio de Martin Garcia, que estan acabadas, la Oficina ha mandado ayer un Ingeniero de su seno para recibirse de ellas y hacer las cuentas necesarias.

En consecuencia, es menester nombrar una persona que se haga cargo de ellas y á quien el Ingeniero de la Oficina hará entrega de todo bajo inventario.

Díos guarde á V. E.

Pompeyo Moneta.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Marzo 6 de 1874.

Comuníquese al Ministerio de la Guerra, para que se sirva ordenar quien ha de hacerse cargo del Lazareto provisorio á que se hace referencia; avísese en contestacion y publíquese.

FRIAS.



ANEXO

EXPOSICIONES EN EL ESTERIOR

EXPOSICION EN FILADELFIA

El Comité Central Argentino á las Comisiones Provinciales

I

El Comité Central ha acordado con fecha 24 de Febrero último se remita á las Comisiones sucursales de las Provincias el presente folleto, para que su contenido les sirva de base al iniciar los trabajos de que han sido encargadas.

II

Ante todo insiste nuevamente en recomendar como de vital importancia para que nuestra tarea tenga un éxito seguro, que las Comisiones no escusen medio de popularizar la idea de las grandes ventajas que va á reportar el país, si es dignamente representado en la gran Esposicion Internacional que debe inaugurarse en Filadelfia en Abril de 1876.

La República Argentina no puede desperdiciar tan magnífica ocasion de hacerse conocer, tanto respecto á las riquezas naturales de su suelo, como al grado de progreso y civilizacion que logró conquistar con la inteligencia y patriotismo de sus hijos.

Que nuestras riquezas son casi totalmente ignoradas en el exterior, nadie puede negarlo, cuando tantas veces hemos teni-

do ocasion de contemplar sorprendidos, que muchos de los habitantes de las Provincias del Litoral, ni la mas remota idea tienen de lo que son, ni lo que encierran los demas Estados que forman la gran República Argentina, en lo relativo á sus productos naturales.

Las diversas publicaciones que sobre nuestro país han aparecido en Europa, por el hecho de que están plagadas de inexactitudes y exajeraciones de todo jénero, no pueden dar resultados prácticos de importancia.

Aparte de que unas á otras se contradicen, segun la buena ó mala voluntad de sus autores, ó los datos de que han podido disponer, es sabido, que por el abuso que se ha hecho de la prensa, muy poca fé se acuerda á producciones de ese jénero, cuando se comprende, ó se supone, que tienen su origen, ó en las recomendaciones interesadas de los gobiernos para atraerse la inmigracion ó propiciarse el crédito de los mercados europeos, ó en el ódio de personas que, por alguna razon cualquiera, no han podido llenar sus aspiraciones durante su permanencia en el país.

Puede agregarse tambien, que los agentes de los gobiernos americanos en Europa, han creido mas de una vez que les era dado para cumplir su mision allí, desacreditar á los otros Estados, á fin de lograr la preferencia de la inmigracion ó de los capitales que afluyen siempre donde se les ofrecen mayores garantías y mas abundantes fuentes de riqueza que explotar.

Los concursos internacionales como el de Filadelfia, salvan todos esos inconvenientes.

Los pueblos son juzgados en cuanto á su riqueza territorial, por los productos naturales que manifiestan, y el progreso se revela por las obras industriales que se exhiben.

En vez de crearse mezquinas rivalidades entre ellos, se establecen las mas cordiales relaciones politicas y comerciales, porque contando cada uno con elementos especiales, naturales

que se busque el concurso de todos para realizar las grandes conquistas que la humanidad viene persiguiendo sin detenerse, hasta llegar al mayor grado de perfeccionamiento y bienestar comun.

Se ha podido observar cuanto provecho reportó la República Argentina de la Esposicion Universal en Paris de 1867, á que concurrió bien imperfectamente por cierto, debido á la situacion intranquila porque entonces atravesábamos, y á que era la primera vez que nuestro país iba á asistir á un concurso industrial semejante.

Seis de las catorce Provincias que componen la República, fueron allí representadas: Córdoba, San Juan, Mendoza, Buenos Aires, Tucuman y Jujuy.

De varias de ellas solo se contaron uno ó dos espositores, y sin embargo, la República Argentina tuvo la honra de merecer mas de las dos terceras partes de las recompensas distribuidas á Sud América.

Ahora que disponemos de mas tiempo del que tuvo la laboriosa comision encargada entonces de igual trabajo, y que felizmente la República goza de tranquilidad, contando con mejores vias de comunicacion y de trasporte,—debemos esforzarnos porque todas las Provincias concurren con sus ricos y variados productos, teniendo ademas en cuenta, que vamos á asistir á una fiesta eminentemente americana y democrática, celebrando, con nuestros hermanos del Norte, el glorioso aniversario de su independencia y el triunfo del gobierno popular ó de las instituciones republicanas, desde que con ellas la gran nacion ha realizado tan inmensas conquistas, acreditando que el orden y la libertad viven en eterna armonia, hacen progresar á los pueblos y labran su completa felicidad.

Puede desde ya afirmarse tambien, segun lo manifiesta el Sr. Ministro Argentino en los Estados Unidos, que la Esposicion de Filadelfia será sin disputa la primer Gran Esposicion del mun-

do, por su magnitud y esplendor, á juzgar por los grandes preparativos que se hacen.

Tan notable acontecimiento atraerá sin duda á los Estados Unidos una inmensa concurrencia de todas las partes del mundo, de manera que ninguna ocasion mas oportuna puede ofrecérsenos, para que nuestro país sea conocido y apreciado imparcial y universalmente.

Y si despues de la Esposicion de Paris pudimos juzgar cuanto contribuyó á aumentar nuestro crédito en el exterior y la afluencia espontánea de inmigrantes, aquel concurso industrial, los resultados que conquistemos esta vez serán mayores todavía, tanto porque nos halaga la esperanza de que el Pueblo Argentino corresponderá á los esfuerzos del Comité Central y de las Comisiones de las Provincias, cuanto porque, como queda dicho, el número de visitantes á esa Esposicion será mucho mayor del que asistió á aquella.

Manifestados, pues, nuestros productos, asi como la inmensa é inagotable riqueza del vasto territorio argentino; vulgarizada la incomparable bondad del clima de estas comarcas, con la publicacion de una obra especial en varios idiomas que el Comité se propone dar á luz en los Estados Unidos, con el objeto tambien de hacer conocer el país, tanto por lo que respecta á sus elementos naturales de riqueza, como al actual desarrollo de su comercio, industria é instituciones, todo lo que podrá acreditarse, como queda dicho, con los objetos exhibidos, á la República Argentina le será cedido el puesto que le corresponde entre las naciones civilizadas y la inmigracion vendrá á nosotros, sin esfuerzo alguno, porque el mayor estímulo para ella, es la facilidad con que puede ofrecérsele la ocasion de hacerse propietaria de terrenos feracísimos, ubicados en parajes de fácil comunicacion con centros poblados y al amparo de leyes sábias, protectoras de la industria y del trabajo.

No debemos olvidar con este motivo, que existe hoy

en los habitantes de las naciones europeas, por los acontecimientos políticos desarrollados en el viejo Mundo, y otros que se prevenen, así como por el temor de trastornos sociales, cuyo jérmen parece descubrirse en las gastadas instituciones que los rijen,—la tendencia de buscar en otros países mayores seguridades para la vida y para los intereses.

La corriente de inmigracion que últimamente hemos visto desarrollarse, cuando no ha estado en la mano del Gobierno ni en los medios de que disponen sus ajentes en el exterior, fomentarla con poderosos estímulos, nos da la medida de la inmensa proporcion en que se acrecentará, el dia que hayamos logrado comunicar á los habitantes de las mas apartadas rejiones de Europa y de otros continentes, cuan fácil le es al hombre laborioso labrarse un seguro porvenir de bienestar en las fértiles comarcas con que Dios nos ha favorecido.

III

Muchas otras consideraciones podia agregar en esta oportunidad el Comité Central; pero teniendo en cuenta la ilustracion y patriotismo de los miembros de las Comisiones provinciales, de cuya acertada eleccion se ha felicitado,—cree innecesario insistir en estos puntos, confiado en que serán por ellas perfectamente desarrollados, con el auxilio de la prensa argentina, cuyo concurso deben solicitar tambien las Comisiones, dándole toda la importancia que su cooperacion decidida tendrá para el mejor éxito de nuestros propósitos.

Hagamos, pues, un llamamiento á los habitantes de la República, nacionales y estranjeros, para pedirles su cooperacion en la grande obra que nos proponemos realizar, porque á todos interesa concurrir al magnífico torneo de la industria y del progreso.

Nuestra jóven República puede así ostentar su importancia moral y material.

Empeñémonos por evitarle el sonrojo de contemplar otros pueblos, menos importantes, luciendo galas mejores.

IV

El Comité Central tiene el pensamiento de formar en Buenos Aires con los objetos que se reciban para enviar á los Estados Unidos, una Esposicion preparatoria nacional, á fin de que se conozcan en este gran centro todos nuestros productos, y sea mas fácil arreglarlos cuidadosamente y por secciones, para el envío á su principal destino.

El Comité Central abraza la esperanza que solicitado el concurso del Gobierno y del Congreso con este objeto, le será acordado sin esfuerzo, en vista de la importancia y conveniencia que encierra.

Para realizar esa Esposicion prévia, es indispensable pues iniciar los trabajos sin demora, porque de otro modo, podria malograrse un pensamiento de tanta práctica é indisputable utilidad.

Desplegando la necesaria actividad habrá tiempo de obsterlo todo. El Comité Central garante, por último, á las Comisiones Provinciales que sus consultas y demas ocurrencias serán despachadas sin demora.

Ya que nos hemos impuesto un deber de patriotismo, nos resta llenarlo cumplidamente.

Van en seguida los documentos á que se ha hecho referencia.

Invitacion del Gobierno de los Estados Unidos.

TRADUCCION.

Departamento de Estado.

Washington, Julio 5 de 1873.

SEÑOR:

Tengo el honor de adjuntar á vd. para conocimiento del Gobierno de la República Argentina, un ejemplar de la proclamacion del Presidente, determinando el tiempo y lugar en que deberá verificarse una Exhibicion Internacional de artes, manufacturas y productos del suelo y de las minas, dispuesta para el año mil ochocientos setenta y seis.

Esta Exhibicion tiene por objeto conmemorar la declaracion de la Independencia de los Estados-Unidos. en el centésimo aniversario de ese interesante é histórico acontecimiento nacional, y ofrecer al mismo tiempo una conveniente oportunidad para exhibir los resultados del arte y de la industria de todas las naciones de la tierra, que den á conocer los grandes adelantos alcanzados en beneficio del progreso y civilizacion durante el siglo transcurrido.

En la ley que ordena la realizacion de la Exhibicion, el Congreso ha dispuesto se trasmita á los Representantes Diplomáticos de todas las naciones, cópia de la proclamacion del Presidente, determinando la época de la apertura y lugar donde se verificará, y de las disposiciones que se adopten por los comisionados de la Exhibicion.

El Presidente se lisonjea con la esperanza de que el Gobierno de la República Argentina verá con satisfaccion este suceso y tendrá á bien llamar la atencion de su pueblo sobre él, exitando

su cooperacion para la celebracion propuesta; y espera además que la oportunidad que ofrece la Exhibicion para el cambio recíproco del sentimiento nacional y relaciones amistosas entre ambos pueblos, dé por resultado nuevos y aun mas grandes adelantos para la ciencia y la industria y sirva al mismo tiempo para robustecer los vínculos de paz y amistad que felizmente existen entre el Gobierno y el pueblo de la República Argentina y los de los Estados Unidos.

Tengo el honor de ser, señor, con mi mas alta consideracion su atento servidor.

Firmado—HAMILTON FISH.

Sr. D. Carlos Carranza, Encargado de Negocios de la República Argentina,

TRADUCCION.

El Presidente de los Estados Unidos de América.

Considerando—Que por resolucion del Congreso de 13 de Mayo de 1871, se ha mandado solemnizar el centésimo aniversario de la Independencia de los Estados-Unidos con una Exposicion Internacional de artes, manufacturas, productos del suelo y de las minas, que deberá verificarse en la ciudad de Filadelfia en el año de 1876, cuyo tenor es como sigue: « Que » cuando el Presidente sea informado por el Gobierno del » Estado de Pensylvania, que se ha resuelto construir los edificios necesarios para el objeto, bajo la esclusiva direccion » de la Comision que se establece para la Exhibicion propuesta, el Presidente espedirá por intermedio del Departamento de Estado la proclamacion respectiva fijando el tiempo » en que la exhibicion debe abrirse y el local en que tendrá » lugar, y enviará á los Representantes Diplomáticos de todas

» las naciones copias de ella y de las disposiciones que se juzgue conveniente adoptar por los Comisionados para que se publiquen en sus respectivos países».

Considerando—Que S. E. el Gobernador del Estado de Pennsylvania me ha informado el veinticuatro de Junio de mil ochocientos setenta y tres, que se ha proveido lo conveniente para la creacion de dicho edificio bajo la esclusiva direccion de la Comision creada en la referida ley, relativa à la Exhibicion propuesta.

Considerando—Que el Presidente de la Comision del Centenario de los Estados-Uidos me ha informado oficialmente de las fechas fijadas para la apertura y clausura de la Exhibicion y el local en que deberá verificarse.

Por tanto—Sébase que yo, ULISES S. GRANT, Presidente de los Estados-Unidos, de conformidad à lo dispuesto en la mencionada resolucion del Congreso, declaro por la presente que en la ciudad de Filadelfia, en el Estado de Pennsylvania tendrá lugar una Exhibicion Internacional de artes, manufacturas y productos del suelo y de la minas, cuya apertura se verificarà el 19 de Abril del año del Señor 1876, cerrándose el 19 de Octubre del mismo año.

Y en el interés de la paz, de la civilizacion y de las buenas relaciones interiores é internacionales, recomiendo la celebracion y exhibicion al pueblo de los Estados Unidos, y en nombre de este Gobierno y del pueblo, las recomiendo igualmente à todas las naciones que tengan à bien tomar parte en ella.

En testimonio de lo cual, firmo la presente y la hago sellar con el sello de los Estados-Unidos.

Dada en la ciudad de Washington, este tercer dia de Julio de mil ochocientos setenta y tres, y nonagésimo séptimo de la Independencia de los Estados-Unidos.

Por órden del Presidente.

U. S. GRANT,

HAMILTON FISH.
Secretario de Estado.

TRADUCCION.

Disposiciones Generales.

1. La Exhibicion Internacional de 1876, tendrá lugar en el Parque de Faimount, en la ciudad de Filadelfia, el año 1876.

2. La fecha de la apertura de la exhibicion será el 19 de Abril de 1876 y la de la clausura el 19 de Octubre de mil ochocientos setenta y seis.

3. Se invita cordialmente á todas las naciones de la tierra, á enviar los productos de sus artes, industrias, progresos y desarrollo.

4. Se solicita una aceptacion formal de esta invitacion para antes del 4 de Marzo de 1874.

5. Cada nacion al aceptar esta invitacion, nombrará una Comision por medio de la cual tramiten todos los asuntos relativos á su interes propio en la Exhibicion. En el deseo de la mayor conveniencia reciproca y para asegurar una supervision satisfactoria, se dispondrá que uno de los miembros de esta Comision resida en Filadelfia, hasta la clausura de la Exposicion.

6. Solo se concederá privilegios de Expositores, á los ciudadanos de las naciones que hayan formalmente aceptado la invitacion y nombrado la Comision respectiva, por medio de la cual girarán todas las comunicaciones.

7. Los pedidos de local en los edificios de la Exposicion ó en los adyacentes y terrenos bajo la jurisdiccion de la Comision del Centenario, deberán ser hechos antes del 4 de Marzo de 1875.

8. Se suministrará á los Comisionados de las diferentes naciones que acepten la invitacion, diagramas completos de los edificios y terrenos de la Exposicion.

9. Todos los objetos que hayan de ser exhibidos, deberán hallarse en Filadelfia, en ó antes del 1.º de Enero de 1876,

con el fin de darles una colocacion conveniente y ser debidamente clasificados.

10. Se transmitirán oportunamente á los Representantes de los Gobiernos que cooperen á la Exposicion, las resoluciones del Congreso relativas á reglamentos de aduanas, derechos etc., juntamente con las disposiciones especiales que adopte la Comision del Centenario, sobre trasportes, concesion de local, clasificacion, fuerza motora, aseguro, policia y demas necesario á la mas conveniente exposicion y conservacion de los objetos.

Legacion Argentina.

Nueva-York, Julio 8 de 1873.

A S. E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. D. Carlos Tejedor.

Señor Ministro:

Tengo la honra de adjuntar á V. E. la proclamacion espedida por el Presidente de la República, determinando la época y local de la Exhibicion Internacional que debe tener lugar en la ciudad de Filadelfia (Pensylvania), el año de 1876, en conmemoracion del centésimo aniversario de la independenciam de los Estados Unidos asi como tambien la nota con que el señor Secretario de Estado me envió dicho documento y las disposiciones jenerales á que se refiere.

Al acusar recibo de la comunicacion del señor Secretario de Estado me he permitido manifiestarle que no dudaba que mi Gobierno se apresuraria á aceptar la cordial invitacion que se le dirige, no solo en el deseo de aprovechar tan favorable oportu-

tunidad para hacer conocer en este pais los ricos productos del suelo argentino y sus vastos recursos naturales, sino tambien como una prueba de simpática adhesion á la celebracion del glorioso centenario que esta exhibicion conmemora.

Creo firmemente, señor Ministro, que la gran Exhibicion de Filadelfia nos abrirá un ancho campo para hacernos conocer ventajosamente en este pais y ensanchar con él nuestras relaciones comerciales, y abrigo la seguridad de que V. E. penetrado de su importancia, le dedicará la atencion especial que merece, á fin de que la República Argentina figure dignamente en la primera gran Exposicion Americana, que será sin disputa la primera Exposicion del mundo, por su magnitud y esplendor, á juzgar por los grandes preparativos que se hacen.

Los periódicos adjuntos que me han sido remitidos por nuestro Cónsul en Filadelfia y el informe, que tambien acompaño, de la Comision del Centenario, presentado al Congreso, ilustrarán á V. E. detalladamente sobre el particular.

Reitero á V. E. una vez mas las seguridades de mi mas atenta consideracion.

Cárlos Carranza.

Buenos Aires, Octubre 4 de 1873.

Pase al Ministerio del Interior para que tome las medidas que juzgue conveniente, y avisese en respuesta.

C. TEJEDOR.

Buenos Aires, Octubre 16 de 1873.

Pase al Departamento de Agricultura para que informe.

FRIAS.

TRADUCCION.

Legacion de los Estados-Unidos de América.

Buenos Aires, Setiembre 17 de 1873.

A S. E. el señor Dr. D. Carlos Tejedor, Ministro de Relaciones Exteriores.

SEÑOR:

Tengo el honor de adjuntar la proclamacion del Presidente de los Estados-Unidos, por la que V. E. se instruirá de que el centésimo aniversario de la Independencia de los Estados-Unidos, se celebrará en la ciudad de Filadelfia, el año 1876, y que al mismo tiempo tendrá lugar una Exposicion Internacional de artes, manufacturas, productos de la tierra y minas, la que deberá abrirse el 19 de Abril de 1876, y cerrarse el 19 de Octubre del mismo año.

Incluyo además el Reglamento General de la Exposicion que contiene una invitacion á todas las naciones que deberán hallarse representadas allí, como tambien las reglas relativas al reparto de espacio para los espositores y demas informes necesarios, y un folleto que dá mas detalles sobre el objeto y fin de la Exposicion.

Por órden del Gobierno de los Estados-Unidos debo cerciorarme tan pronto como sea posible, si es que el Gobierno Arjino tiene intencion de nombrar una Comision que represente á esta República en la Exposicion.

Como se verá, señor Ministro, esta Exposicion Internacional, no solo ofrecerá una oportunidad para que las naciones puedan presentar sus productos, ya sean naturales, industriales ó artísticos, á un exámen recíproco, sinó que tambien tiene

por fin conmemorar un acontecimiento por el que, se espera, y se cree, que el Gobierno y pueblo de la República Argentina como todas las demas naciones de instituciones análogas, abri-guen una viva simpatia: el centésimo aniversario de la Inde-pendencia de los Estados-Unidos: un acontecimiento que prue-ba que el Gobierno popular, no solo es practicable, sino tam-bien duradero, y como lo demuestra el progreso extraordina-rio de los Estados-Unidos, el mas conducente á la felicidad del pueblo.

Permitáme, señor Ministro, que, en nombre de mi pais, signifique la esperanza de que en atencion á esos dos fines, se halle representada la República Argentina en el centésimo aniversario de los Estados-Unidos y Exposicion Internaciona^l por una Comision debidamente acreditada, y que se adoptarán las medidas necesarias para que llegue á conocimiento del pueblo llamando á los espositores de todos los ramos de indus-tria argentina, segun lo juzgue conveniente el Gobierno.

Me repito, etc. etc.

JULIO WHITE.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires, Setiembre 25 de 1874.

Pase al Ministerio del Interior para la resolucion que corres-ponda, y avisese en repuesta.

C. TEJEDOR.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Octubre 16 de 1873.

Informe el Departamento de Agricultura.

FRIAS.

Informe del Departamento Nacional de Agricultura.

Departamento Nacional de Agricultura.

Buenos Aires, Octubre 21 de 1873.

En vista de la solemne invitacion que precede al Decreto de V. E., el Departamento Nacional de Agricultura no vacila en considerar aquel acto en el verdadero carácter que le imprimen la grandeza del acontecimiento glorioso que se trata de conmemorar y el espíritu del progreso y confraternidad universal destinado á perpetuarle en los fastos de la civilizacion.

Fiesta es del género humano aquella en que debe con dignamente celebrarse el advenimiento de los Estados-Unidos de América al gremio augusto de las naciones de la tierra, entre las que, durante un siglo que se irá renovando en los tiempos mientras dure en sus hijos el amor á sus libres instituciones cimentó con su sabiduria, su patriotismo y su virtud, los principios eternos en que se apoyan la libertad y la justicia.

La República Argentina que ocupa tan elevado rango en nuestro continente, nacida bajo el influjo tutelar de las doctrinas democráticas, que encierran el gérmen fecundo de su existencia política, de su felicidad y de su porvenir, no puede ser indiferente al júbilo con que el inclito pueblo que la precedió á asegurar para siempre la conquista de los mas altos derechos y prerogativas del hombre, y de quien recibe ejemplo y generosa emulacion, se prepara á festejar el primer centenario de su Independencia Nacional.

Lejos de eso; nuestra patria, sin duda, se regocijará ardentemente de suceso tan fausto, y pues V. E. honra al Departamento que me está confiado, pidiéndole abrir juicio sobre el convite de los Estados Unidos, es opinion del mismo que la República Argentina puede y debe concurrir airosamente al

magnífico certámen internacional que se prepara en Filadelfia.

Los productos naturales de nuestro suelo son variados y espléndidos; ¿porqué renunciaríamos á la preciosa ocasion que se presenta para ostentarlos á la faz del mundo civilizado, de una manera tan propicia á nuestros intereses económicos y al noble anhelo de figurar entre los pueblos cultos, con los privilegios que ofrece nuestra naturaleza feracísima?

La industria, la agricultura, las artes, están es cierto, entre nosotros relativamente atrazadas; pero no tanto que no podamos competir ventajosamente con algunas ó quizá con todas las Repúblicas de origen español. En Buenos Aires existen hábiles artistas de todo género, sin que falten en algunas otras Provincias, y una vez estimulados, sus obras serian dignas de exhibirse en la Exposicion Americana.

Para concurrir á ella del modo honroso que cumple á las elevadas aspiraciones de este país, sería menester que el Gobierno tomara en el asunto decidido empeño, sellando sus medidas con la noble largueza correspondiente al designio que las promoviera. El nombramiento inmediato de Comisiones provinciales, dependientes de un Comité Central que funcionase en Buenos Aires con los recursos necesarios para la recoleccion, preparacion y transporte de los objetos que hubiesen de enviarse á Estados-Unidos, daria los mas eficaces resultados, y si á esto se agregase un llamamiento á todos los hombres de ciencia, los artistas, los industriales etc., el éxito, de seguro, coronaria los esfuerzos de la autoridad.

La parte de nuestras producciones materiales, manufacturadas y artisticas con que concurriésemos á la Exposicion deberia estar reunida en esta capital, donde podrá exhibirse parcialmente en todo el mes de Agosto de 1875, despachándose en seguida á Filadelfia, á fin de que nuestro contingente llegase alli antes del 1^o de Enero, época en que espirará el plazo señalado para la recepcion de los efectos, que con el propósito indicado hayan de remitirse del exterior á dicho punto.

El Departamento, previo el mas prolijo exámen del programa de la citada Exposicion y ajustándose al orden y clasificacion en él establecidos, pasa á señalar en seguida los ramos y artículos en los que la República pudiera ser representada en aquel gran concurso. (1)

Dejando el Departamento cumplida con lo espuesto, la disposicion de V. E., escusa entrar en mas ámplias consideraciones y detalles, que principalmente incumben al ilustrado criterio de la Administracion.

Dios guarde á V. E.

ERNESTO OLDENDORFF.

Buenos Aires, Noviembre 24 de 1873.

Espidase el Decreto acordado y publíquese.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Decreto del Exmo. Gobierno Nacional,
constituyendo el Comité Central

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Noviembre 24 de 1873.

Habiendo el Gobierno de los Estados-Unidos invitado al de la República para concurrir á la Exposicion de artes, manu-

(1) Se ha suprimido la relacion, por cuanto es la misma que con algunas ampliaciones aparece en el catálogo.

facturas y productos del suelo y de las minas, que tendrá lugar en Filadelfia, en 1876, en celebracion del centésimo aniversario de su Independencia; debiendo darse esa prueba de simpatia al pueblo y al Gobierno de aquel país, en la conmemoracion de un acontecimiento tan grato para ellos, como importante para los demas pueblos, especialmente aquellos que han adoptado sus instituciones, y siendo ademas conveniente á los intereses de la República hacer conocer en aquella Exposicion los principales productos que constituyen su riqueza.

El Presidente de la República.

DECRETA :

Art. 1.º — Acéptase la invitacion del Gobierno de los Estados-Unidos para concurrir á la espresada Exposicion.

Art. 2.º — Nómbrase una Comision Central bajo la Presidencia del Gefe del Departamento de Agricultura D Ernesto Oldendorff, compuesta de este y de los Srs. D. Eduardo Olivera, Dr. D. Onésimo Leguizamon, Dr. D. Diego G. de la Fuente, D. Lino Palacios y D. Ricardo Newton, encargada de procurar y remitir oportunamente á su destino los productos de la República que deban figurar en dicha Exposicion.

Art. 3.º — Se encarga á los Exmos. Gobiernos de Provincia, el nombramiento de Comisiones formadas de tres personas cuando menos, que bajo la direccion de la Central de esta ciudad, recolecten y le envíen, al objeto espresado, los productos de cada Provincia.

Art. 4.º — Los gastos que demande la ejecucion del presente Decreto se imputarán al inciso de la ley del presupuesto relativo á eventuales, pidiéndose oportunamente el crédito correspondiente á las Honorables Cámaras, si fuere menester hacer mayores desembolsos.

Art. 5.º —Comuníquese, publíquese é insértese en el R. N.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Instalacion del Comité Central

En Buenos Aires, á los 23 dias del mes de Diciembre de 1873, reunidos en los salones del Departamento Nacional de Agricultura los señores D. Ernesto Oldendorff, como Presidente y los señores D. Eduardo Olivera, Dr. D. Diego G. de la Fuente, D. Lino Palacios, D. Ricardo Newton, como vocales y el Dr. D. Onésimo Leguizamon, tambien vocal, como Secretario provisorio, despues de dar cuenta del Decreto del Gobierno Nacional nombrando á los señores referidos como Comité Central para contribuir con los productos argentinos á la Exposicion de Filadelfia y del informe del Departamento Nacional de Agricultura, aprobando elocuentemente ese pensamiento, se resolvió lo siguiente :

1.º —Declarar instalado el Comité Central en sus tareas debiendo comunicarse este acto al Exmo. Gobierno Nacional.

2.º —Pedir al mismo Exmo. Gobierno se autorice al Comité Central para dirigirse directamente á todos los Gobernadores de Provincia, estimulándolos al nombramiento de las Comisiones sucursales del Comité Central, y á los demas funcionarios de la Nacion sobre objetos que se relacionen con ese cometido.

3.º —Solicitar tambien la suma de mil pesos fuertes como anticipo á las erogaciones del Comité Central y destinada principalmente á los gastos de instalacion de la oficina.

4.º —Pedir el nombramiento de un Secretario rentado para

el despacho ordinario del Comité Central y mientras este dure en sus funciones, á cuyo efecto se permite proponer á D. Julio Victorica, persona que reune á juicio del Comité Central, las aptitudes necesarias y asignándole un sueldo de ciento cincuenta pesos fuertes mensuales, que cree equitativo, dado el recargo de trabajo que este encargo va á exigir inmediatamente.

5.º --Pedir autorizacion para publicar en los *Anales de Agricultura*, los documentos que denoten el movimiento ordinario del Comité Central.

Examinado este acto, los señores miembros del Comité Central, levantaron su primera sesion, mandando labrar la correspondiente acta, que se pasará al libro respectivo y firmándola en prueba de conformidad en la fecha arriba indicada.

ERNESTO OLDENDORFF.

Eduardo Olivera—O. Leguizamon—Diego G. de la Fuente—Ricardo Newton—Lino Palacio.

Exposiciones Anuales en Lóndres

DECRETO DEL GOBIERNO ARGENTINO

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 22 de 1873.

A mérito de las razones que se aducen en el anterior informe del Departamento de Agricultura, encárgase á la Comision nombrada por Decreto de 24 de Noviembre último, de procurar y remitir oportunamente á la Exposicion Interna-

cional que debe verificarse en Lóndres el año entrante, los artículos de producción Nacional que se espresan en dicho informe.

Comuníquese á quienes corresponda, publíquese con el informe mencionado, é insértese en el R. N.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Exposicion en Santiago de Chile

DECRETO DEL EXMO. GOBIERNO NACIONAL

Despues de preparados los materiales que contiene el presente folleto, se recibió en el Comité Central el Decreto del Exmo. Gobierno Nacional aceptando la invitacion del de la República de Chile para que nuestro pais concorra con sus productos á la Exposicion Internacional que se prepara en la ciudad de Santiago, y que ha de inaugurarse el 16 de Setiembre de 1875.

En vista de ese Decreto, el Comité Central insiste nuevamente en la conveniencia de que las Comisiones Provinciales remitan el mayor número de muestras por *duplicado* á que se refiere en las Instrucciones.

Asi estará en aptitud de cumplir este nuevo encargo con que ha sido honrada, y la Nacion Argentina, á mas de las ventajas que ha de reportar en cuanto al desarrollo de sus relaciones comerciales con Chile, figurando en la mencionada Exposicion, cumplirá con un deber de reciprocidad, desde que, en la de Córdoba, fueron exhibidos tambien los productos chilenos.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Marzo 14 de 1874.

Considerando los vínculos que ligan á la República con la de Chile, y las ventajas de todo género que resultan de concurrir á la Exposicion Internacional que debe tener lugar en aquel pais, en Setiembre del año próximo; con lo espuesto por el Departamento de Agricultura :

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1^o Acéptase la invitacion del Gobierno de Chile para concurrir á la Exposicion mencionada.

Art. 2^o Encárgase á la Comision Central para la Exposicion en Filadelfia, de entender en todo lo relativo á este asunto, y pásensele los documentos á él concernientes.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

CIRCULAR

DEL COMITÉ CENTRAL Á LOS GOBERNADORES DE PROVINCIA, COMUNICANDO SU INSTALACION.

Comité Central—Exposicion en Filadelfia.

Buenos Aires, Enero 15 de 1874.

Al Exmo. Señor Gobernador de la Provincia de

De acuerdo con el Decreto de 23 de Noviembre de 1873, el

Comité Central para la gran Exposicion Internacional que debe inaugurarse en Filadelfia el 19 de Abril de 1876, se instaló el 23 de Diciembre último, habiendo empezado sus trabajos con todo el ardor y patriotismo que tan grande objeto le inspira, y confiado tambien en la decidida cooperacion que para llenar su cometido ha de encontrar, tanto en el pueblo de la República como en todas sus autoridades.

No se han ocultado al Comité Central que tengo el honor de presidir, las dificultades que le toca vencer y la laboriosidad que debe desplegar, á efecto de que la República Argentina figure á la altura que le corresponde en aquella hermosa fiesta del progreso y de la civilizacion con que nuestra hermana del Norte ha tenido la feliz idea de solemnizar el glorioso aniversario de su Independencia; pero lo alienta la idea de que, penetrados los Argentinos todos de las ventajas que van á reportar con la exhibicion de nuestros ricos productos, han de facilitar en cuanto mas sea posible su tarea, cooperando cada cual, segun su posesion y sus medios, á que nuestro pais haga alli una figura airosa y digna, retirándose con la honra de haber sabido corresponder á la noble invitacion que mereció.

El Comité Central, Señor Gobernador, antes de aceptar la mision de que ha sido encargado, quiso persuadirse de que por parte del Exmo. Gobierno Nacional, ningun sacrificio se escusaria para la realizacion de tan patriótico propósito. Con esa seguridad ha entrado de lleno en su tarea, garantiendo desde ya, que cualquiera fuese el resultado obtenido al fin, le será dado acreditar la decision con que, desde el primer dia, se consagró á hacerse digno de la honrosa confianza con que fué favorecido.

Es indudable que las demás Repúblicas Americanas habrán recibido igual invitacion que la nuestra, de parte del Gobierno de los Estados Unidos, y como son notorias las ventajas que otros pueblos han cosechado á favor de las Exposiciones

Internacionales—todas ellas concurrirán presurosas al gran torneo pacífico de la civilización y del progreso de que vá á ser teatro la ciudad de Filadelfia,—empeñándose en revelarse allí no solo ostentando las riquezas naturales del suelo, sino también el grado de adelanto que han alcanzado en todo sentido, y al que aspiran y esperan conquistar con el afianzamiento de la paz y de las instituciones que las rijén.

Concurriendo, pues, las demás Repúblicas hermanas, muy sensible sería que allí donde vamos á ser imparcialmente juzgados, la Nación Argentina que marcha quizá á vanguardia de la civilización en Sud-América, renunciara por una injustificable desidia de sus hijos, á recoger el fruto de todos los sacrificios que ha hecho para constituirse y engrandecerse.

Para los países nuevos como el nuestro, hay, por otra parte, una gran conveniencia, en hacer conocer las numerosas fuentes de riqueza que encierran, y el inmenso territorio con que cuentan.

Ningun medio mas conducente podemos elejir para atraernos una inmigración que nos ayude á poblar nuestros vírgenes desiertos, y hasta los capitales extranjeros, ante la manifestación de nuestros ricos y variados productos, se dirijirian á este país, estimulados por las ventajas de la explotación de tantas industrias que entre nosotros son hasta hoy desconocidas.

Nada de esto puede ocultarse á la reconocida ilustración del Sr. Gobernador, por lo que el Comité Central, autorizado competentemente para dirijirse á V. E., espera que V. E. se sirva designar cuanto antes las personas que en esa Provincia formen la Comisión con la cual debe entenderse este Comité Central, para inmediatamente ponerse en relación con ella, enviándole las instrucciones necesarias.

Ya que no disponemos de tiempo sobrado, atendidas las distancias y los inconvenientes para la comunicación y transportes que de ellas nacen, conviene aprovecharlo bien, porque de otro modo podrian esterilizarse los esfuerzos y erogaciones

que el cumplimiento de los deberes que nos hemos impuesto exigen.

Esperando, pues la respuesta de V. E., y con el propósito de ampliar en seguida esta comunicacion prévia, el infrascrito tiene el honor de ofrecer al Sr. Gobernador, el testimonio de su distinguida consideracion.

Dios guarde á V. E.

El Presidente—E OLDENDORFF.

El Secretario—*Julio Victorica.*

Personal del Comité Central y de las
Comisiones Provinciales.

COMITÉ CENTRAL.

PRESIDENTE

D. Ernesto Oldendorff.

VOCALES

D. Eduardo Olivera.

Dr. « Onésimo Leguizamon.

« « Diego G. de la Fuente.

« Lino Palacio.

« Ricardo Newton.

SECRETARIO

D. Julio Victorica.

COMISIONES PROVINCIALES.

BUENOS AIRES

- D. Leonardo Pereira.
« José M. Jurado.
« Emilio Duportal.

CORRIENTES

- D. Federico Roibon.
« Nicanor G. de Cossio.
« José M. Aguilar.

TUCUMAN

- D. Juan M. Teran.
« Alejandro Güede.
« Manuel Cainzo.

CATAMARCA

- D. Mardoqueo Molina.
« Felisardo Molas.
« Vicente Bascoi.

CHACO

- Dr. D. Ramon Zuvizarreta.
« Agustin Devied.
« Luis Lipori.
« Eduardo Montiel.
« Valentin Perez.

RIOJA

- D. Guillermo San Roman. ●

- « Lorenzo A Blanco.
- « Dámaso A. Mendoza.

JUJUY

- D. José B. Bárcena.
- « Pablo Carrillo.
- « Rufino V. Valle.
- « José de la Quintana.
- « Delfin Sanchez.

MENDOZA

- D. Guillermo Olivar.
- « Nicancr Larrain.
- « Eusebio Blanco.
- « Hilario Lemaistre.
- « Hipólito Raimond.

CÓRDOBA

- D. Augusto Lopez.
- Dr. « Lucrecio Vazquez.
- « Julio Fragueiro.

SANTIAGO DEL ESTERO

- D. Luis Rosseron.
- « Pedro San Gèrmes.
- « Juan Francisco Borges.
- « Gregorio Santillan.
- Dr. « Amancio Gonzalez Duran.
- « « Cárlos E. Lining.
- « Tirso Yañes.

ÉNTRE-RIOS

- PARANA— D. Ciro Placo.
Dr. « Antonio Zarco.
« Mariano Cané.
- URUGUAY— « José R. Baltoré.
« Salvador Espeleta.
« José M. Barreiro Bavio.

SANTA-FÉ

- CAPITAL— D. Severo Echagüe.
« Tomas Lubary.
« Guillermo Cohello.
« Mauricio Franck.
- ROSARIO— « Cecilio Echavarria.
« Guillermo Perkins.
« Carlos Grognet.
« Natalio Ricardone.

SAN JUAN

- D. José Domingo Astorga.
Dr. « Miguel S. Etchegaray.
« Gabriel Laspiur,
« Pedro V. Carraffa.
« Samuel D. Sanchez.

SALTA

- D. Juan S. Cornejo.
« David Saravia.
« José Uriburu.
« Saturnino San Miguel.
« Juan Martin Leguizamon.

SAN LUIS

- D. Mauricio Daract.
« Gregorio Gutierrez.
« Valentin Luco.
« Victor Videla.
« Raimundo Barroso.
-

Catálogo de los productos y objetos, con que la República Argentina puede concurrir á la Exposicion en Filadelfia.

SECCION I.

GRUPO 10.

Clase 100—Colecciones de minerales arreglados sistemáticamente.

Idem, de diferentes clases de tierras.

Clase 101—Productos metalúrgicos de hierro, cobre, plomo, azogue, níquel, etc. etc.

Clase 102—Minerales combustibles, á saber: antrácito, lignio, carbon de piedra, petróleo, carbon artificial, etc.

Clase 103—Colecciones de mármoles, pizarras, alabastro, piedra serpentina, mármol trasparente ó traslucido, etc.

Clase 104—Arcillas, kaolin, sílex, para la fabricacion de porcelana, loza ó vidrio.

Clase 105—Cal, idem calcinada.

Clase 106—Piedras de afilar y litografía.

Clase 107—Aguas minerales.

GRUPO 11.

- Clase 110*—Cereales y plantas forrageras, gramillas, incluyendo la paja. Muestras de los mejores pastos de la campaña.
- Clase 111*—Plantas bulbosas, papas, patatas, cebollas, etc.
- Clase 117*—Frutas secas, pasas de uva, de higo, orejones, etc.
- Clase 118*—Semillas de flores indígenas y de legumbres, alverjas, habas, porotos.

GRUPO 12.

- Clase 126*—Colecciones de helechos.
- Clase 127*—Colecciones de tunas (Cactus.)
- Clase 128*—Colecciones de plantas acuáticas disecadas.

GRUPO 13.

- Clase 130*—Colecciones de maderas. (Véanse las instrucciones.)
- Clase 134*—Cortezas y maderas para curtir y teñir.
- Clase 135*—Corchos ó materias que puedan reemplazarlos, (palo borracho.)
- Clase 137*—Cera y mieles, resinas y goma vegetal.

GRUPO 14.

- Clase 140*—Tabacos, y además las plantas de estos en las diversas estaciones de su crecimiento y elaboración.
- Clase 141*—Semillas oleaginosas, de algodón, mostaza y colza, lino, jirasol, olivos, tártago, etc.
- Clase 142*—Colecciones de especies, como azafran, pimienta, vainilla, etc.
- Clase 143*—Yerba mate y plantas teiformes.

Clase 144—Café y cacao.

Clase 145—Colecciones de yerbas medicinales.

Clase 146—Plantas saponáceas.

GRUPO 15.

Clase 150—Algodón en capullo, hilado y tejido.

Clase 151—Plantas textiles. Lino, cáñamo, hilado y tejido pita, esparto, etc.

Clase 153—Lana en vellones, enfardelada, cardada, etc. (Véanse las instrucciones).

Clase 154—Seda en capullos, hilada y tejida.

Clase 155—Cerde y cordeles de esta.

GRUPO 16.

Clase 160—Caballos en pié.

Clase 161—Ganado vacuno y ovejas, id.

Clase 162—Cabras, id de angora, vicuñas, guanacos, llamas.

Clase 165—Animales silvestres, viscachas, mulitas, chinchillas, zorrinos, etc.

Clase 167—Pájaros.

Clase 168—Vivoras, escuerzos, etc.

Clase 169—Colecciones de insectos dañinos ú otros. (Véanse las instrucciones.)

GRUPO 17.

Clase 171—Pescados preservados.

GRUPO 18.

Clase 181—*A*-Peletería. *B*-Plumas. Colecciones de pieles de animales silvestres.

Clase 182—Cueros curtidos.

GRUPO 19.

Clase 190—Carne salada.

Clase 191—Carne de tasajo y conservada.

Clase 195—Frutas conservadas en aguardiente ó almi-
bar; naranjas, limones, limas, brevas, duraznos,
etc.

Clase 196—Dulces, jaleas y jaletinas.

SECCION II.

GRUPO 20.

Clase 200—Almidon, mandioca y tapioca.

Clase 201—Azúcares, melazas y almibares.

Clase 202—Artículos de confitería.

Clase 203—Aguardiente y licores. *A*-vino. *B*-licores des-
tilados.

Clase 204—Cerveza y agua de soda.

GRUPO 24.

Sustancias ó materias, tanto minerales como vegetales, que
se usan para la coloracion ó teñir.

GRUPO 26.

Clase 261—Tierra romana.

Clase 264—Piedras artificiales.

GRUPO 27.

Clase 272—Ladrillos, tejas y baldosas.

Clase 276—Cristales.

SECCION III.

GRUPO 31.

Clase 310—Tejidos de todas clases, de seda, lana, algodón, vicuña: ponchos, chiripaes, jergas, frazadas, alfombras chicas, chales, boas, etc.

GRUPO 35.

Calzado y guantes.

GRUPO 36.

Bordados.

SECCION IV.

GRUPO 40.

Muebles.

SECCION V.

GRUPO 51.

Máquinas agrícolas.

SECCION VII.

GRUPO 70.

Clase 409—Disciplina de las escuelas, métodos de enseñanza y de exámenes.

GRUPO 71.

Clase 712—Tratados sobre diversas materias para la enseñanza.

Clase 716—Revistas ilustradas.

GRUPO 72.

Clase 720—Mapas topográficos.

Clase 722—Mapas geológicos.

Clase 726—Mapas de ferro-carriles.

Clase 729—Planos de minas.

GRUPO 75.

Clase 757—Formularios para anotar las observaciones meteorológicas.

SECCION VIII.

GRUPO 82.

Clase 820—Pavimento de las calles.

Clase 821—Sistema de drenaje y aguas corrientes.

SECCION IX.

GRUPO 90.

Escultura.

GRUPO 91.

Pintura.

GRUPO 92.

Dibujo y grabados.

GRUPO 93.

Litografía.

GRUPO 96.

Clase 910—Paisajes fotográficos.

Clase 941—Fotografías arquitectónicas.

Clase 942—Fotografías y objetos animados, retratos, etc.

Clase 967—Id id sobre porcelana.

GRUPO 97.

Dibujos y modelos arquitectónicos.

GRUPO 98.

Dibujos del ornato interior de los edificios públicos y particulares.

SECCION X.

GRUPO 103.

Clase 1030—Constitucion del pais. Códigos sancionados y en proyecto. Leyes de ciudadanía. Registro Oficial. Ordenanzas Municipales.

Clase 1035—Cárceles. Su administracion.

GRUPO 105.

Educacion.

Clase 1057—Bibliotecas populares.

Clase 1059—Escuelas de Agricultura.

GRUPO 106.

Clase 1061—Observatorios astronómicos.

Clase 1069—Instituciones y asociaciones fundadas para la difusion de la enseñanza.

GRUPO 109.

Clase 1090 — Exposiciones Internacionales.

Clase 1091—Planos y memorias de las que han tenido lugar en la República.

Instrucciones para las comisiones provinciales.

1^o Las Comisiones Provinciales podrán nombrar todas las sub-Comisiones de Departamento ó Distritos, que consideren necesarias, teniendo siempre cuidado de elegir para formarlas aquellos vecinos que manifiesten estar animados por el deseo de cooperar eficazmente al logro del objeto que se tiene en vista.

2^o En los casos en que las Comisiones se encuentren en la imposibilidad de funcionar por la ausencia ó enfermedad de algunos de sus miembros, se dirijan al Gobierno de la Provincia pidiendo ser integradas con otras personas que se nombren interinamente.

3^o Inmediatamente despues de recibir el presente opúsculo, deben las Comisiones dirigirse á todas aquellas personas de la localidad que estén en actitud de esponer algunos objetos, invitándolas á que concurren con los productos de su comercio ó industria.

4^o La misma invitacion debe ser dirigida á los que se ocupan de formar colecciones de minerales, plantas, pieles y demas objetos que se determinan en el catálogo, así como de otros que se hayan omitido y consideren conveniente incluir

5^o Es entendido que en caso de ser facilitadas á las Comisiones, colecciones de minerales, maderas, ó algun otro objeto cuyos propietarios deseen les sea devuelto, terminada que sea al Exposicion, debe espresarse así al remitirlo.

Tambien se espresará respecto de aquellos que hayan de venderse en el acto de la Exposicion, en cuyo caso debe indicarse el precio por los expositores.

6º Las Comisiones se dirigirán lo mas pronto posible a Comité Central, comunicando aproximativamente el número de expositores que haya en la Provincia, asi como los objetos que han de remitirse.

7º Tambien formarán un presupuesto de los gastos que consideren indispensables para el transporte de los objetos hasta el Rosario ó Buenos Aires, asi como para su encajonamiento ó envase, y alquiler del local en que sean depositados en las capitales de Provincia, el cual será remitido al Comité para la resolucion que corresponda.

En otro presupuesto separado, se hará constar el valor de aquellos objetos que no puedan adquirirse gratuitamente y que convenga enviar á la Exposicion.

8º Las Comisiones Provinciales tendrán á bien pasar cada dos meses al Comité Central, una relacion de sus trabajos, para que este se encuentre en aptitud de anticiparse á satisfacer las necesidades de fondos ó indicaciones que considere convenientes para facilitar la marcha de aquellas

9º Las Comisiones deben tener en cuenta que no es posible recargar al Erario público con fuertes gastos, por lo cual se esforzarán en disminuirlos cuanto mas sea posible.

Esta recomendacion conviene tenerla muy presente al formar el presupuesto de la cantidad que se estime indispensable para obtener aquellos objetos que no pueden adquirirse gratuitamente, á pesar de las ventajas que sus propietarios y el país tienen que reportar de la exhibicion.

10. Las Comisiones empezarán á reunir desde ahora los objetos que han de remitirse, incluyendo la nómina de estos en el informe bimestral á que se refiere la instruccion número 8.

11. Los productos que se envíen de las Provincias, deberán ser de los mejores que en ellas se encuentren, y se procurará

envasarlos cuidadosamente para que no sufran deterioro en el transporte hasta Buenos Aires.

Es conveniente se envíen muestras por duplicado ó triplicadas de aquellos productos que deben seguir para la Exposición sin ser previamente revisados, como las bebidas y otros, ya porque alguno puede llegar deteriorado, como por que los sobrantes han de destinarse á las Exposiciones anuales en Lóndres y para la de Santiago de Chile, á que tambien ha sido invitada la República. Asi mismo será útil conservar otros en Buenos Aires, en el Departamento Nacional de Agricultura, formándose de este modo una Exposición permanente cuya importancia será sin duda apreciada á primera vista por los productores.

12. Respecto á la conveniencia de enviar muestras duplicadas ó triplicadas en virtud de las razones que se indican en la instrucción precedente, las Comisiones procederán segun la cooperación que encuentren en los productores ó propietarios de los objetos exhibibles.

13. En cuanto al envase, las Comisiones solo deben procurar que reuna las condiciones de seguridad y solidez necesarias para el transporte hasta esta ciudad, donde pueden ser nuevamente arreglados con menos gastos y con el auxilio de los obreros entendidos que aqui existen en gran número.

14. Las muestras de vinos, aguardientes, aceites, miel de caña y otros semejantes, deben venir en botellas bien tapadas, lacradas y selladas, considerándose un cajoncito de seis botellas de vino ó de tres botellas de los demas líquidos, una muestra suficiente; pero debiendo venir las de vino ú otros artículos susceptibles de alteración en su calidad, por duplicado y en cajoncitos separados.

15. Para las muestras de azúcar, arroz, café, tabaco, garbanzos, ají, algarrobo, maní, porotos y otros análogos, considérase diez libras una muestra suficiente. De las materias taninas como la cáscara de curapai, la del cebil, el molle, etc.,

de seis libras. De las tintóreas, como el añil, la cochinilla, la rubia, puede mandarse de una á tres libras, en proporción á su valor, y otro tanto debe entenderse de las medicinales y adecuadas á la perfumería.

16. Las frutas secas pueden remitirse en pequeños cajoncitos ó tarros que no bajen de seis libras; las en aguardiente, ó almibar, dulces, arropes, etc., en tarros gruesos de cristal ó barro, de boca grande si es posible, perfectamente tapados y conteniendo igual peso; lo mismo en cuanto á la miel de abeja, ya doméstica ó silvestre; de los quesos, dos de cada clase por productor.

17. De los granos, como trigo, cebada, maiz, diez libras de cada uno.

Deben también mandarse plantas secas, para que pueda formarse idea del crecimiento.

18. De cueros y pieles de animales, tanto doméstico como silvestres, en su estado natural ó curtidos, tres de cada clase.

19. En cuanto á las lanas, el Comité Central recomienda á las Comisiones muy especialmente procurar el mayor número de muestras. Donde existen propietarios que poseen grandes establecimientos de diversos rebaños cada uno, créese que acaso convendría más á estos presentar, en uno ó dos grandes tableros, cubiertos de cristal, ó algún otro envase más de su agrado, muestras de tres pulgadas de ancho con el largo respectivo de la hebra, sin que esto obste, á que el que quiera hacerlo, remita el vellón ó vellones enteros que guste, debidamente acondicionados.

20. De algodón, de seis á ocho libras en diversos estados del capullo; y del lino y cáñamo en hebra, seis libras é igual cantidad de las semillas de cada uno; de sedas, veinticinco capullos de buena calidad y otros tantos de los menos perfectos.

21. Respecto de maderas, el Comité cree que deben enviarse dos muestras de cada árbol, una cortada verticalmente de doce pulgadas de largo por seis de ancho y dos de espesor, y la

otra cortada horizontalmente, de cuatro pulgadas de espesor, abrazando toda la circunferencia del árbol y conservando la corteza.

Como será difícil enviar las muestras de corte horizontal de algunos árboles gigantescos, deben elegirse para ello los de regular tamaño, espesándose solamente las dimensiones de los otros, en cuanto á la altura y al diámetro ó circunferencia del tronco.

Las muestras deben venir bien envueltas en paja, para que no se lastime la corteza ni las caras del tablon.

El Comité se propone hacer pulir una de las caras de cada tablon, para hacer ver el grado de pulidez y lustre de que sea susceptible cada madera y resalten mejor sus vetas.

Deben enviarse muestras secas de las semillas, plantas, flores y hojas de cada árbol.

22. Todas las muestras deberán traer el nombre de la Provincia á que pertenezcan, especificando la localidad ó distrito, asi como el del exponente ó productor, y el grupo y clase á que correspondán, segun el Catálogo.

23. Tanto respecto de las maderas como de las demas sustancias, es conveniente traiga cada articulo ademas, una etiqueta en que esté escrito el nombre vulgar con que es conocido en el punto de su produccion, y tambien el científico, si se supiese.

24. Cada elaborador ó fabricante debe manifestar el precio de venta del articulo, enviando una pequeña noticia escrita sobre el método ó procedimiento en su elaboracion y fabricacion y tiempo que en ello se emplea.

25. Los minerales deben ser de tamaño regular con una indicacion exacta de donde provienen. Se pondrán en cajones como para vino, bien envueltos en trapos viejos y paja bien aprensada, para que no se ajen en el camino. Cada muestra debe traer una noticia particular bien detallada, indicando la

mina, su situacion en la Provincia, el proceder de reduccion del mineral y su ley, término medio.

26. Las Comisiones Provinciales deben luego ir reuniendo los datos fidedignos que puedan adquirir respecto á la capacidad productiva del suelo, con relacion á cada uno de sus productos, y principales industrias, como por ejemplo, el costo de produccion, rinde proporcional, anual ó periódico, segun fuese, monto total del producto, precio y punto en que se espende, costo del transporte desde el punto de produccion hasta el de la venta, (y aun cuando esto no se haga actualmente) hasta el punto de embarque mas inmediato.

Estos datos le serán utilisimos al Comité Central para la confeccion de la obra que se propone dar á luz en los Estados-Unidos, segun lo manifestado en el preámbulo de estas instrucciones.

27. Las Comisiones deben estudiar detenidamente el Catálogo preinserto cuidando siempre de hacer la determinacion exacta nel *grupo y clase* de los objetos.

28. Las Comisiones podrán agregar todas las muestras de productos ú objetos que estimen dignos de ser remitidos, aun cuando no se hayau incluido en el Catálogo.

29. La Comision del Rosario será encargada, con arreglo á instrucciones especiales que se le comunicarán, de recibir los objetos que se remitan de las provincias del interior, para enviarlos á este Comité Central.

Al efecto, las Comisiones Provinciales, á escepcion de las de Entre-Rios, Corrientes y el Chaco, se dirigirán en oportunidad á aquella.

30. En el grupo 46 del Catálogo se habla de animales en pié que conviene remitir.

Apesar de que el Comité Central procurará enviar algunos, poniéndose al efecto de acuerdo con sus propietarios, siendo muy difiicil trasportar vivos los que pertenezcan á las Provin-

cias del interior, pueden remitirse embalsamados los animales silvestres mas notables.

31. Las Comisiones no deben olvidar que el Comité Central ha sido encargado de remitir tambien productos argentinos á las Exposiciones anuales en Lóndres, así como ha ofrecido su cooperacion á la Comision Argentina para la Exposicion en Santiago.

Esto ha tenido en vista al determinar, en el curso de las presentes instrucciones, la cantidad que considera indispensable, de cada producto ú objeto.

32. Para la preparacion de plantas de un herbario, como muestras botánicas, deben buscarse aquellas ramas mas sanas y bellas que den una idea perfecta de la planta que quiere conservarse. Cuidese de que sus hojas esten en el mismo estado, empenándose de que vaya la flor, y si acaso fuesen matas, algunas de las plantas, seria muy importante que la raiz viniese pegada tambien al lado de las hojas. Luego se estienden sobre un gran pliego de papel secante ó de estraza, en su defecto, poniéndole sucesivamente tres ó cuatro de estos pliegos encima: así se continuan poniendo una á una las muestras botánicas y cuando se ha reunido una buena cantidad, se les coloca en una prensa ó bajo una simple tabla con algun peso encima, para hacer por medio de ella que abandonen la humedad. Durante los primeros dias, es conveniente mudar el papel diariamente, cuidando de hacer secar las muestras en una atmósfera no muy ardiente para que no se sequen precipitadamente (esto es muy importante).

Si se han observado bien estas reglas y no se ha permitido que el demasiado sol ni la humedad alteren las hojas, suele en muchos casos conservarse hasta el color.

Preparadas así, se colocan bien estendidas sobre pliegos grandes de papel blanco un poco ordinario, que puede absorber siempre la humedad que la planta haya todavia conservado. Para asegurarlas á estos, se pegan con goma lijeras tiri-

llas de papel sobre las ramas, poniendo al pié de cada muestra el nombre con que la planta es conocida en el país.

33. Los diversos productos que se envien para la Exposicion deberán estar en Buenos Aires en los primeros dias del mes de Junio de 1875.

Circular á la Prensa Argentina.

Comité Central—Exposicion en Filadelfia.

Buenos Aires, Marzo de 1874.

Al Sr. Redactor de

El Comité Central nombrado por el Exmo. Gobierno Nacional con el objeto de que la República se encuentre dignamente representada en la gran Exposicion que debe inaugurarse en la ciudad de Filadelfia en Abril de 1876, ha acordado se dirija á los directores de la prensa argentina la presente circular, invitándolos á cooperar en pro de la realizacion de tan importante como patriótico pensamiento.

Contando con la ayuda de los diversos órganos de la opinion fácil será la tarea del Comité Central y de las Comisiones Provinciales.

El estenso territorio de la República encierra en su seno preciosos elementos de riqueza que pueden ostentarse en la Gran Exposicion, pero es necesario que el pueblo todo se persuada de la conveniencia de exhibirlos, para que nos sea posible reunir el mayor número de muestras, en el corto tiempo que nos es dado disponer.

El Comité Central cree fundadamente que consagrando la

prensa á ese objeto la merecida influencia de que goza, su palabra ilustrada bastará para estimular en tal sentido á todos los habitantes de la República, que poco acostumbrados á tomar una parte activa en estos concursos, no han tenido ocasion de apreciar prácticamente las grandes ventajas que de ellos reportan los pueblos, en cuanto á su progreso y engrandecimiento.

Respecto á la Exposicion en Filadelfia, debe tenerse en cuenta tambien, que habiendo sido iniciada por nuestra hermana la República de los Estados Unidos para celebrar el centenario de su emancipacion política y el triunfo de las instituciones democráticas, desde que con ellas la gran Nacion realiza las preciosas conquistas con que sorprende al mundo—el pueblo argentino, invitado á tomar parte en tan hermosa fiesta, está en el deber de concurrir dignamente, ofreciendo así un testimonio mas de su culto y adhesion á los eternos principios de igualdad, libertad y justicia que son tambien su credo y el fundamento de las nobles aspiraciones que lo animan.

No dudando, pues, que el señor Redactor ha de aceptar con placer esta nueva oportunidad de ofrecer al pais el valioso contingente de su intelijencia, el infrascrito se permite enviarle un folleto que contiene los antecedentes relativos á la citada Exposicion, y un aviso ó llamamiento al pueblo, que se pide á vd. se sirva publicar *permanente* ó al menos dos veces por semana, en lugar de preferencia, hasta el mes de Mayo de 1875.

Saluda al señor Redactor con toda consideracion.

El Presidente—E. OLDENDORFF.

El Secretario—*Julio Victorica.*

Exposicion en Filadelfia.

A LOS HABITANTES DE LA REPÚBLICA, NACIONALES Y ESTRANJEROS.

El Comité Central nombrado con motivo de la Gran Exposicion que debe tener lugar en Filadelfia en Abril de 1876, se dirige á los habitantes todos de la República, Nacionales y Etranjeros, que se interesen por el progreso y engrandecimiento de este pais, invitándolos á cooperar con los medios de que cada uno disponga, á efecto de que la Nacion Arjentina se encuentre dignamente representada en aquel hermoso concurso de la industria y del progreso.

No dudando que este llamamiento ha de merecer la mas favorable acogida, el Comité Central Arjentino previene á los que deseen tomar parte en la Exposicion, que pueden concurrir á las Comisiones Provinciales quienes han recibido las instrucciones necesarias.

Buenos Aires, Marzo de 1874.

ERNESTO OLDENDORFF.

Presidente.

Eduardo Olivera—Onésimo Leguizamón—Diego G. de la Fuente—Lino Palacios—Ricardo Newton.

Julio Victorica.

Secretario.

NOTA—A última hora se ha recibido una comunicacion del Gobierno de Corrientes, participando que la Comision de esa Provincia ha sido aumentada con los siguientes señores:

D. Santos Iusaurralde.

» Carlos Fava.

» Meliton Quiroz.

Dr. » Juan Valenzuela.

» Julio Pessini.

Fray Filiberto Bochio.

Tesorero del Comité Central.

D. Francisco P. Bollini.



ANEXO

INTERVENCIONES SOLICITADAS

San Juan Febrero 23 de 1874.

Considerando, que en todo caso es de indispensable necesidad y conveniencia que el Tribunal Superior sea presidido por el abogado mas antiguo en la magistratura, y mas práctico en la ciencia del Derecho; atento el nuevo personal de abogados con que queda constituido por decreto de esta fecha, y la necesidad de proceder á su reorganizacion; en uso de la facultad que le confiere el artículo 44 de la ley orgánica.

El Poder Ejecutivo.—

DECRETA :

Art. 1.º Nómbrase Presidente del Superior Tribunal de Justicia, al Dr. D. Severo Antonio Mujica.

Art. 2.º Nómbrase Ministro Décano para su reemplazo, al Dr. D. Manuel Garcia, que está ejerciendo actualmente las funciones de aquel cargo, y Sub-Décano al Dr. D. Juan Pablo Albarracin.

Art. 3.º Dése cuenta de esta designacion á quien corresponda, publíquese é insértese en el B. O.

MANUEL J. GOMEZ.

FAUSTINO ESPINOLA.

Es copia.

Manuel Garcia.

Departamento de Gobierno é Instruccion Pública.

Sau Juan, Febrero 23 de 1874.

Considerando :

1. ° Que segun lo dispuesto por el artículo 52 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Provincia, para ser miembro del Tribunal Superior se requiere entre otras, la condicion de ser abogado.

2. ° Que por mandato del artículo 143 de la misma, los que no lo son, desempeñan interinamente esos destinos y solo, mientras no hubiera abogados con quienes reemplazarlos, en cuyo caso se encuentran los actuales Ministros, Décano D. Saturnino Albarracin y Sub-Décano D. Ramon Castañeda.

3. ° Que al presente hay en el país el número suficiente de abogados, con quienes reemplazar estos y constituir el Superior Tribunal, de un personal completo de profesores de derecho, conforme á la ley.

4. ° Que la primera atribucion del Gobierno de la Provincia, que le confiere el artículo 20 de la Constitucion de la Provincia, es dictar los decretos necesarios para el cumplimiento de las leyes del Estado.

5. ° Que la segunda atribucion del mismo artículo le faculta para nombrar y renombrar los empleados de la Provincia con escepcion de los esceptuados por la ley, entre los que no están comprendidos los interinos mencionados, quienes por el contrario deben ser reemplazados en la forma y oportunidad que la misma ley determina.

Por tanto: de acuerdo con el art. 158 y demas prescripciones citadas.

El Poder Ejecutivo.

DECRETA :

Nómbrese en reemplazo de los señores Ministros del Superior Tribunal de Justicia, D. Saturnino Albarracín y D. Ramon Castañeda, que desempeñan interinamente ese cargo, á los Sres. Drs. D. Severo Antonio Mujica y D. Juan Pablo Albarracín, con la misma calidad hasta tanto se recabe la terna correspondiente.

Art. 2.º Comuníquese á los reemplazados dándoles las gracias por los servicios prestados, y á los reemplazantes, designándoseles á estos el día de mañana á las doce, para que concurren á prestar el juramento legal y tomar posesion de su cargo.

Art. 3.º Dése cuenta á la Honorable Cámara Lejislativa, recabándose la terna correspondiente para el nombramiento de los propietarios; publíquese é insértese en el «Boletín Oficial.»

GOMEZ.

FAUSTINO ESPINOLA.

Es copia—

Manuel Garcia.

Ministerio de Gobierno é Instruccion Pública.

San Juan, Febrero 23 de 1874.

Al Sr. Dr. D. Manuel Garcia.

Pongo en conocimiento de vd. que en la nueva organizacion que se ha dado al Superior Tribunal de Justicia por decreto

fecha de hoy, ha sido nombrado Presidente del mismo, el Sr. Dr. D. Severo Antonio Mujica, quedando vd. con el carácter de Ministro Décano.

El Gobierno espera del patriotismo de vd. que en el nuevo cargo que le ha designado, continuará prestando los importantes servicios que hasta aquí ha tenido ocasion de rendir y que le agradece, en el carácter de Presidente del mencionado Tribunal.

Saludo á vd. con mi consideracion distinguida.

FAUSTINO ESPINOLA.

Es copia—

Manuel Garcia.

El Presidente del Superior Tribunal de Justicia.

San Juan, Febrero 24 de 1874.

Al Sr. Ministro de Gobierno é Instruccion Pública.

Acuso recibo de la nota de V. S. de fecha de ayer, en que me comunica « que en la organizacion que se ha dado al Superior Tribunal de Justicia, ha sido nombrado Presidente del mismo el Sr. D. Severo Antonio Mujica, quedando yo en el carácter de Ministro Décano, »

Al darme por comunicado de que « una nueva organizacion » ha sido dada al Superior Tribunal, aunque no se adjunta el decreto, pieza esencial para conocer esa nueva forma y personal, no puedo aceptar, como legal y facultativa del Poder Ejecutivo, la alteracion de la organizacion actual del Poder Judicial, ni la modificacion de mi carácter de Presidente del

Superior Tribunal, de que estoy investido por nombramiento legal.

En el primer caso, esto es, la organizacion del Tribunal, estando como está establecido por la ley orgánica de los Tribunales, es evidente que no compete al Poder Ejecutivo modificarlo en el todo ni en parte, sino esclusivamente al Poder Legislativo, cuando mas el Poder Ejecutivo tiene la facultad de cambiar el personal de los Jueces con la prévia concurrencia de aquel, en los casos previstos y forma preceptuada por la ley.

En el segundo caso, modificacion del carácter del Presidente, una vez hecha la designacion al instalar el personal de los Tribunales ó reemplazo posterior de aquel funcionario, por renuncia ó remocion legal de quien lo ejerciera, no lo considero facultativo del Poder Ejecutivo, y por tanto no me creo legalmente modificado en mi carácter de Presidente del Superior Tribunal de Justicia de la Provincia que invisto actualmente, y por ellos protesto desde ahora el decreto del Poder Ejecutivo, como trasgresivo de la ley que la faculta concurrentemente con el Poder Lejislativo para la formacion, nombramiento y remocion de los Tribunales Superiores de la Provincia. Habria, Sr. Ministro, muy de buena voluntad hecho renuncia del puesto, como otra vez lo hice, si el Gobierno me lo hubiese pedido, pero hoy en la forma que se ha hecho, que importa una destitucion, no puedo aceptarla, sin mengua de mi dignidad y dejar abierta una puerta á los Gobiernos para que á cada paso puedan entrarse por un simple decreto á ser los árbitros del Poder Judicial, falseando así el principio de independencia de los poderes públicos en el sistema democrático que nos rige.

El infrascrito espera que el Gobierno en vista de lo dispuesto en el artículo 53 de la ley orgánica de 2 de Junio de 1866 recapacitará su decreto y lo retirará á fin de no traer al país la confusion y complicaciones consiguientes, á causa de una presi-

dencia ilegal cuyas resoluciones nulas por sí mismas, serán tarde ó temprano reclamadas por los particulares.

En él entretanto, me suscribo con mi mejor consideracion, de V. E. atento y S. S.

MANUEL GARCIA.

Es cópia

Manuel García.

Ministerio de Gobierno é Instruccion Pública.

San Juan, Febrero 24 de 1874.

Al Sr. Ministro Décano del Superior Tribunal de Justicia, Dr. D. Manuel García.

Se ha recibido en este Ministerio, y puesto en conocimiento de S. E. el Sr. Gobernador, una nota de vd. fecha de hoy, en la que, diciéndose aun Presidente del Superior Tribunal, protesta del decreto del Gobierno, espedido con fecha de ayer, reemplazando los Ministros legos Décano y Sub-Décano que lo integraban por abogados recibidos, conforme à la ley; y designando para Presidente del mismo en su nueva composicion, al Dr. D. Severo Antonio Mujica, en lugar de vd. que lo ejercia tambien por nombramiento del P. E.

Se supone vd. destituido, é ilegal el reemplazo hecho de sus ex-cólegas, los Sres. Ministros legales.

El Gobierno deplora altamente el error en que está el señor Ministro; y aunque lo supone bien instruido de las prescripciones legales y constitucionales que lo facultan para reemplazar à los jueces legos por abogados, y para nombrar el vocal que ha de ejercer las funciones de Presidente, aunque cree que

él se haya producido en vd. por no tener aún conocimiento de los mencionados decretos cuyas cópias dice no haberse recibido.

Cree, pues, el Gobierno, que instruido de ellos el Sr. Ministro y de los fundamentos que sirven de base, ese error desaparecerá haciéndole tomar la colocacion que le corresponde en el Superior Tribunal en su calidad de Ministro Décano.

Los jueces legos no solo pueden, sino que debea ser removidos para ser reemplazados por letrados.

Los legos ejercen *interinamente* el cargo, hasta que haya con quien reemplazarlos y nada mas—Art. 143, L. O.

No son pues inamovibles los jueces legos; son *removibles cuando haya oportunidad de reemplazarlos por letrados.*

¿Y quien nombra y remueve á los empleados de la Provincia que no están esceptuados por la ley?

Llamo la atencion del Sr. Ministro, al 2^o inciso del art. 20 de la Constitucion Provincial. Esta, que es la ley sobre todas las leyes, para el Gobierno y para vd., que es miembro de uno de los poderes del Estado, le confiere á aquel la facultad originaria del nombramiento de todos los jueces de la Provincia, libremente, y sin restriccion ninguna. Mas, como la ley orgánica establece el nombramiento por ternas á propuesta de la Lejislatura, las que hace por el decreto mencionado, en reemplazo de sus ex-cólegas legos, son con calidad de interinos, hasta que aquel H. Cuerpo remita las que se le piden para el de los propietarios.

Y por lo que hace á la facultad de designar cual de los vocales del Tribunal ha de ejercer las funciones de Presidente, es tan clara, tan evidente, como esclusiva y privativa del P. E.

Las funciones de Presidente del Superior Tribunal, no se ejercen por un término señalado; y mucho menos podemos inventar que el cargo sea vitalicio.

El Poder Ejecutivo nombra por la ley, el Presidente.

¿Podrá alguien negarle autoridad para nombrar el vocal que crea mas apto para el desempeño de tal cargo?

Por otra parte y de aqui viene el origen y vigencia de esta facultad, el Tribunal Superior, como todos los Poderes colectivos, está sujeto á sufrir sensibles cambios en el personal que funciona, el Presidente que se debe designar por el Poder Ejecutivo, quien constitucionalmente tiene la iniciativa y el deber de concurrir á la formacion de los demas poderes, cuya existencia y ejercicio tranquilo, está tambien en el deber de garantir.

En el nuevo personal nombrado para integrar al Superior Tribunal, el Gobierno en ejercicio de esta facultad que le confiere el art. 44 de la ley citada, ha nombrado al Dr. D. Severo Antonio Mujica, Presidente, y á Vd., Décano en su reemplazo.

No está Vd. destituido: es Vd. miembro del Superior Tribunal, como lo es desde que se le nombró.

No es menos independiente hoy el Superior Tribunal y todo el Poder Judicial, que lo que era ayer; antes por el contrario, hoy está compuesto en su totalidad de un personal de hombres de ciencia, de profesores de derecho, y esto basta para juzgar de su independencia.

En contestacion, el Sr. Gobernador me encarga decir á Vd. que espera de su patriotismo y buena voluntad manifestada antes para servir al país, que convencido de su error que manifiesta en la nota que contesto, ocupará su lugar en el Superior Tribunal como Ministro Décano, y se abstendrá de dirigirse nuevamente al Gobierno en correspondencia ó contestaciones oficiales, pues no tiene ni le reconoce desde luego carácter ninguno para que pueda hacerlo, pues solo el Presidente de ese Superior Tribunal tiene esa facultad y con acuerdo de todos sus miembros.

Dios guarde al Sr. Ministro.

FAUSTINO ESPINOLA

Es copia.—

Manuel Garcia.

El Presidente del Superior Tribunal de Justicia.

A S. E. el Sr. Ministro de Estado en el Departamento del Interior.

Tengo el honor de dirigirme á V. E. poniendo en su conocimiento y en el del Exmo. Gobierno Nacional con las copias adjuntas, los procedimientos ilegales y arbitrarios dictados y puestos en ejecucion por el P. E. de la Provincia, por los cuales ha depuesto de sus cargos de Ministros Décano y Sub-Décano del Superior Tribunal de Justicia á los Sres. D. Saturnino Albarracin y D. Ramon Castañeda y al infrascripto del de Presidente del mismo Tribunal.

Por mi contestacion de fecha 24 del que cursa, se instruirá V. E. de mi desconocimiento y protesta sobre la ilegalidad de tan inusitada medida, negando al P. E. la facultad de retirar por si solo sin la concurrencia del Poder Lejislativo y en los casos y forma establecida por la ley orgánica de que tambien adjunto á V. E. un ejemplar, los nombramientos legales de que mis cólegas y yo estamos investidos. Pero el P. E. por su nota de la misma fecha no solo me cierra la puerta para toda discusion sino que insistiendo en llevar adelante su propósito, lo ha ratificado hoy con el hecho de hacer tomar posesion del Tribunal á los Sres. Mujica y Albarracin, con los nombramientos ilegales é interinos que les ha conferido de Presidente al uno y de sub-Décano el otro.

Obligado á abandonar de hecho la Presidencia de la Cámara ante la insistencia del poder armado, creo de mi deber dar cuenta del hecho al Gobierno General que por la constitucion en su artículo 6^o, tiene la facultad de intervenir, ejerciendo su accion reparadora, cuando, en casos como el presente ha sido suprimido por una simple disposicion gubernativa y contra el texto espreso de la Ley de los Altos poderes del Estado,

alterando la forma republicana de Gobierno, y cuando el poder suprimido, cuya presidencia ejerzo legalmente, requiere esa intervencion como lo hago por la presente, reclamando de V. E. su accion pronta y reparadora que evite los males que traerá consigo al país el acto arbitrario y violento del Gobierno de esta Provincia.

V. E. comprenderá fácilmente que el infrascripto al dar este paso, no lo hace por el mezquino interés de continuar en el puesto que la ley le confió, sinó en el deseo de salvar el principio de la independenciam de los poderes del Estado, comprometida por un acto ilegal y sin precedente en nuestra vida constitucional.

Con este motivo, me es honroso protestar á V. E. mi consideracion y respeto.

Dios guarde á V. E.

Manuel Garcia.

Ministerio del Interior.

Buenos-Aires, Marzo 19 de 1874.

Contéstese en los términos acordados y publíquese con los documentos que se acompañan.

FRIAS.

Buenos Aires, Marzo 19 de 1874.

Al Sr. Dr. D. Manuel Garcia, miembro del Superior Tribunal de Justicia de la Provincia de San Juan.

Con los documentos de su referencia he tenido el honor de

recibir la nota de V. de 28 de Febrero último, por la que participa que el P. E. de esa Provincia, por procedimientos ilegales y arbitrarios, ha depuesto de sus cargos de Ministros decano y sub-decano del Superior Tribunal de Justicia, á los señores D. Saturnino Albarracin y D. Ramon Castañeda, y á V. del de Presidente del mismo Tribunal, y requiere la intervencion del Gobierno Nacional para evitar los males que ese acto producirá, esponiendo que por una simple disposicion gubernativa y contra el testo espreso de la ley, se ha suprimido uno de los altos poderes de la Provincia y alterado la forma republicana de Gobierno.

Llevada á conocimiento del Sr. Presidente de la República y examinados atentamente los documentos acompañados, me ha encargado de contestar á V. manifestándole que no puede acordar la intervencion solicitada, por no encontrar en el caso de que se trata ninguna de las causas que segun la constitucion la autorizan, ni en V. la capacidad legal necesaria para requerirlo, siendo solamente uno de los miembros del Tribunal el cual no es sino una parte del Poder Judicial de la Provincia.

Con tal motivo, me es satisfactorio ofrecer á V. mi consideracion y aprecio.

Dios guarde á V.

ULADISLAO FRIAS.

La Honorable Legislatura de la Provincia en uso de sus atribuciones.

DECRETA :

Art. 1.º Acéptase la renuncia que hace D. Teófilo S. de Bustamante del cargo de Gobernador de la Provincia.

Art. 2.º Por ausencia del Sr. Presidente de la Honorable

Legislatura, queda encargado del Poder Ejecutivo de la Provincia el Vice Presidente 1.º ciudadano D. Antonio Mas-Oller.

Art. 3.º Comuníquese á quienes corresponda.

Sala de Sesiones, Jujuy Febrero 28 de 1874.

ANTONIO MAS-OLLER.

(L. del S.)

COSME ORIAS
Diputado Secretario

Es conforme.

J. M. Baca.
Oficial 2.º

El Vice 1.º de la Legislatura en ejercicio del Poder Ejecutivo.

Considerando: que para la marcha regular del Gobierno se necesita nombrar un Ministro Secretario que autorize sus disposiciones, y encontrando en el Dr. D. Cástulo Aparicio la idoneidad para el desempeño de este cargo.

DECRETA:

Art. 1.º Nómbrase Secretario General de Gobierno al Dr. D. Cástulo Aparicio, con el sueldo de ley.

2.º El presente Decreto lo autorizará el Oficial 2.º de la Secretaria por ausencia del 1.º.

3.º Comuníquese, publíquese y dése al R. O.

Jujuy, Febrero 28 de 1874.

MAS-OLLER.
J. Maximo Baca.
Oficial 2.º

Es conforme.

J. M. Baca.
Oficial 2.º

Jujuy, Marzo 3 de 1874.

Al Exmo señor Ministro del Interior.

Buenos-Aires,

Tengo el honor de dirijirme á V. E. acompañando los adjuntos documentos en copia impresa y legalizada, por los que, tendrá conocimiento de que ha recaído en mi persona el Gobierno de esta Provincia, á causa de la renuncia que de dicho cargo ha hecho el ciudadano D. Téofilo S. Bustamante, la misma que ha sido aceptada por la Honorable Legislatura Provincial.

Así mismo quedará V. E. instruido de haber asociado á las tareas del Gobierno, al Diputado D. Cástulo Aparicio.

Mi mision principalmente reducida por las leyes provinciales respectivas, á convocar la nueva eleccion de Gobernador, será llenar con estricta sujecion las prescripciones legales, evitando cualquier perturbacion interna que pudiera ser perjudicial á la marcha regular de la Administracion.

El cumplimiento de los mandatos nacionales durante mi Administracion, será llenado con igual empeño.

Dígnese V. E. poner en conocimiento del Exmo Señor Presidente de la República el contenido de esta nota, aceptando ambos los sentimientos de respeto y estimacion con que los saluda.

Dios guarde á V. E.

ANTONIO MAS-OLLER
CÁSTULO APARICIO

Buenos Aires, Abril 14 de 1874.

Contéstese en los términos acordados y publíquese.

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

Buenos Aires, Abril 14 de 1874.

A S. E. el Sr. Vice-Presidente de la Lejislatura encargado del Gobierno de Jujuy.

Con los documentos de su referencia he tenido el honor de recibir su nota del 3 de Marzo por la que participa haber recaído en V. E. el Gobierno de esa Provincia, á causa de la renuncia que de dicho cargo hizo el ciudadano D. Teófilo S. de Bustamante, aceptada por la Lejislatura, y haber nombrado Secretario General al Dr. D. Cástulo Aparicio; agregando que su mision, reducida principalmente á convocar para una nueva eleccion de Gobernador será llenada con estricta sujecion á las leyes, evitando las perturbaciones que pudieran perjudicar la marcha regular de la Administracion.

Dicha nota se ha recibido en este ministerio al mismo tiempo que la adjunta en cópia legalizada del señor Presidente de la Lejislatura y del Superior Tribunal de Justicia de esa provincia D. Juan S. de Bustamante, segun la cual el 27 de Febrero tuvo lugar un movimiento revolucionario, habiendo el señor Bustamante sido preso y arrancándole por la violencia la renuncia de su cargo, continuando preso en la Quebrada.

Llevado este asunto á conocimiento del señor Presidente de la República, me encarga decir á V. E. en respuesta, que á los fines consiguientes, se sirva informar á la mayor brevedad, sobre los hechos á que se refiere la comunicacion del señor Presidente de la Lejislatura, estrañando que no lo haya verificado hasta ahora, y que en caso de estar preso dicho señor Bustamante, sea puesto inmediatamente en libertad.

Con este motivo, me es satisfactorio ofrecer á V. E. mi estimacion y aprecio.

Dios guarde á V. E.

ULADISLAO FRIAS.

Salta, Marzo 6 de 1874.

Exmo. señor Ministro en el Departamento del Interior, Dr. D. Uladislao Frias.

Hallándome en esta ciudad por objeto particular urgente con ánimo de regresar á la brevedad posible, ha ocurrido en Jujuy el alevoso escándalo revolucionario que se ha consumado el día 27 y siguientes del mes anterior, cuyo suceso y comportamiento de los revolucionarios con las autoridades principales que han sabido capturar y secuestrar, me obliga á permanecer aquí, por la seguridad de que seria reducido á prision así que pise el territorio de Jujuy.

Tiempo ha que se tenia conocimiento de los conatos de revolucion para un trastorno de hecho, ya por el tono amenazante de la redaccion del periódico «El Pueblo», ya por los revolvers y tiros á bala tomados á soldados de enganche, ya por el golpe que intentaron y se frustró el 4.º de Febrero y ya por otros datos y anuncios; pero el Gobierno y las autoridades no podian persuadirse, de que los enemigos del orden llevasen á cabo sus amenazas, confiando por una parte en las fuerzas que sostenian el orden legal, y por otra en que por lo menos los contuviese el respeto al Gobierno Nacional y de una intervencion suya, aun en caso de triunfo que han sabido obtener por medios reprobados.

Se hizo sentir é inició el movimiento de rebelion en Perico del Cármen, apresando al comisario de Policia, y reuniendo fuerzas encabezadas por el Diputado D. Victorino Lopez para marchar sobre la capital. Simultáneamente y por acuerdos combinados, fué secundado en la Quebrada, por oficiales y gefes desleales que consumaron el hecho, tomando preso en el Volcan, al Gobernador D. Teófilo S. de Bustamante, que marchaba á Javi con objetos graves é importantes del servicio pú-

blico, delegando en el Sr. Ministro D. Pedro T. Pinto el ejercicio del Poder Ejecutivo, mientras esa necesaria ausencia.

Así prisionero el Gobernador en su marcha y paso por el Volcan, (á 10 leguas de la Capital,) se dirijieron las fuerzas revolucionarias de ambos puntos á Jujuy, donde la guarnicion de la Plaza, bien sea por la órden arrancada al Gobernador para que se sometiesen sin resistencia, ó bien porque se pasó una parte á los revolucionarios, por efecto consiguientes de las seducciones y combinaciones traidoras con los encuartelados, concluyó todo, si bien sin efusion de sangre ni desgracias por una ú otra parte, con no poca criminalidad y mancha para los autores, cómplices y ejecutores de semejante atentado contra la paz pública, el órden constitucional y el desprecio de la autoridad y leyes nacionales.

Al día siguiente 28, reuniendo los Diputados de la Legislatura, se presenta la renuncia *indeclinable* del Gobernador preso en el Volcan; renuncia por supuesto involuntaria, arrancada quien sabe como, en la situacion en que se hallaba. Reunida la Representacion, no sabemos si en número suficiente, presidida en ausencia del Presidente por el 1er. Vice-Presidente D. Antonio Mas-Oller, se considera y acepta esa forzada renuncia y se inviste del cargo de Gobernador á dicho Vice-Presidente, como llamado por la ley en casos normales para proceder en seguida á la eleccion de otro Gobernador. El Ministerio de Gobierno es ocupado por el Dr. Cástulo Aparicio, Juez de Primera Instancia y uno de los promotores y ejecutores de la revolucion.

Por avisos telegráficos y otras noticias, se sabe que el Gobernador tomado en camino, continúa preso incomunicado en la Quebrada, lo mismo que en Jujuy el gefe de la fuerza de guarnicion y el Comisario Superior de Policia.

Ignorando como ignoro, si las autoridades de Jujuy, bajo la presion de la fuerza triunfante y con los ejemplos de presiones, hayan podido dar parte del hecho, ni pasó alguno en pró

del restablecimiento del orden legal, trastornado por un hecho como el ocurrido en aquella Provincia, me considero señor Ministro, en el riguroso y patriótico deber de dirigirme por el digno órgano de V. E. al Exmo. Gobierno Nacional, poniendo en su conocimiento esta lijera pero verídica relacion de lo ocurrido en Jujuy desde el 27 del pasado, para en consecuencia solicitar la necesaria intervencion del Gobierno Nacional, á fin de que bien esclarecido todo, se restablezca la autoridad lejitima y orden legal alterado por la revolucion; ó para lo que se considere mas conveniente y justo, con pleno conocimiento de los acontecimientos de Jujuy.

Al solicitar la intervencion del Gobierno General con los caracteres que invisto de Presidente de la Lejislatara y del Superior Tribunal de Justicia de la Provincia de Jujuy, no faltaré á los respetos é ilustracion del Gobierno, ni del señor Ministro que intervino en otro lance revolucionario en el mismo Jujuy, haciendo mérito de los fundamentos en que se apoya la intervencion actual. V. E. conoce no solo las prescripciones constitucionales vijentes en estas circunstancias, sino la suprema y vital necesidad universal de sostener el orden, la paz y el principio de autoridad legal, destruidos en Jujuy positivamente sin motivos justificativos, sino solo por ambiciones, pasiones é intereses personales de un circulo, tras el parapeo ó máscara de la candidatura y eleccion presidencial.

Terminando ya esta nota, inevitablemente mas difusa de lo regular cuando se dirige á autoridades tan ocupadas, me permito Sr. Ministro suplicarle, lo mismo que al Sr. Presidente de la República, se digne aceptar é interpretar esta solicitud como un efecto de sinceridad de salvar el honor del país y de la administracion derrocada, así como los principios legales conculcados y el bien futuro de la desgraciada é inocente Provincia de Jujuy.

Dignese V. E. aceptar los sentimientos de respeto y home-

naje que con este motivo me cabe la satisfaccion de presentar á V. E.

Dios guarde á V. E.

JUAN S. DE BUSTAMANTE.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Abril 14 de 1874.

Contéstese en los términos acordados y publíquese.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Buenos Aires, Abril 14 de 1874.

Al Sr. Presidente de la Legislatura y del Superior Tribunal de la Provincia de Jujuy, D. Juan S. de Bustamante.

He tenido el honor de recibir la nota de vd, datada en Salta á 6 de Marzo, por la que solicita como Presidente de la Legislatura y del Superior Tribunal de Justicia de la Provincia de Jujuy, la intervencion del Gobierno Nacional en ella para restablecer la autoridad lejitima y el órden legal alterado por la revolucion, esponiendo que á causa de un movimiento revolucionario, el Gobernador de esa Provincia D. Teófilo Sanchez de Bustamante, fué preso y violentado á hacer la renuncia de su cargo, la cual fué aceptada por la Lejislatura, encargando del mando de la Provincia á su Vice-Presidente D.

Antonio Mas-Oller, llamado por la ley en casos normales para proceder á nueva eleccion de Gobernador.

Tomado en consideracion este asunto por el Sr. Presidente de la República, en acuerdo de Ministros, ha resuelto no acceder á la solicitud de vd., entre otras razones que no es necesario esponer, por no reconocerle carácter legal suficiente para requerir conforme á la Constitucion, la intervencion nacional en la Provincia de Jujuy, hallándose vd. ausente de ella fuera del ejercicio de sus funciones en los cargos que espresa, y cuando en el caso de que se trata ha sido llamado por la Legislatura al mando de la Provincia el funcionario que legalmente correspondia, segun se deduce de su misma comunicacion.

Sin embargo, en atencion á los hechos de que dá vd. cuenta, se pide á los fines consiguientes el correspondiente informe al Gobierno de Jujuy, y se le previene que en caso de estar preso el Sr. Bustamante, sea puesto en libertad inmediatamente.

Con este motivo, me es satisfactorio ofrecer á vd. la seguridad de mi distinguida consideracion y aprecio.

Dios guarde á vd.

ULADISLAO FRIAS.



ANEXO

DIVERSAS MATERIAS

Circular sobre el empleo de fuerzas Nacionales por las Legislaturas para conservar y defender su existencia.

El Poder Ejecutivo.

Buenos Aires, Setiembre 29 de 1873.

Al señor Gobernador de la Provincia de

El Poder Ejecutivo de la Nación tiene la facultad y el deber de espedir las instrucciones y reglamentos que sean necesarios para la ejecucion de las leyes de la Nación y siendo la Constitucion la suprema ley, y garantiendo el Gobierno Federal el sistema representativo republicano á cada una de las Provincias, tengo el honor de trasmitir á V. E. las siguientes instrucciones, motivadas por abusos que se vienen repitiendo hace años y ha tenido ya ocasion de condenar el Poder Ejecutivo, á fin de que puestas en conocimiento de las Legislaturas, procedan sus Presidentes, con arreglo á ellas, sin necesidad de leyes especiales sobre la materia por ser de la esencia del sistema representativo.

El sistema representativo haciendo posible la delegacion de la soberania del pueblo en un cierto número de individuos, en proporcion de los habitantes de una república, cualquiera que sea su número y lugar del país en que habiten, ha salvado la libertad moderna, de los inconvenientes de la democracia de

la ciudad de Atenas, ó de la oligarquía de la ciudad de Roma, únicos ciudadanos que podrian materialmente gobernar en nombre de sus respectivas repúblicas. Pero el sistema representativo está sujeto á reglas, leyes y principios comunes á todas las Naciones que lo tienen como forma de gobierno, y no puede ser alterado en sus formas esenciales, en parte alguna, sin destruirlo, y es atribucion del Gobierno Federal garantir á cada Provincia el goce de sus instituciones, bajo el sistema *representativo* republicano.

Este sistema representativo, pone la facultad de dictar leyes, llenar ciertos requisitos orgánicos en una asamblea de representantes del pueblo, la cual ó la mayoría que la Constitucion designe, decidirá con fuerza de acto público las cuestiones sometidas á su deliberacion.

Estas mayorías; que suponen la existencia ó la posibilidad de una minoría, no existen sinó prévia convocacion de la asamblea, prévia lectura del acta anterior, prévia discusion y votacion. Si algunos de los miembros en prevision del voto que habia de recaer sobre una cuestion, no asistiesen deliberadamente al acto legislativo, con la dolosa intencion de impedir á la presente mayoría hacer prevalecer sus ideas, cometen delito de subversion del sistema representativo republicano, destruyéndolo por su base, que es la reunion de la Asamblea, y el libre y contradictorio debate del asunto sometido á su deliberacion.

La ausencia intencional de cierto número de miembros, puede impedir que los que son fieles á su deber, formen *quorum*; y entonces, no pudiendo legislar en tiempo oportuno, quedaria establecido que una fraccion minima del cuerpo Legislativo, con solo violar el sistema, con solo no cumplir con su deber de formar parte de la asamblea, en el acto de la formacion de la ley, legislaria en realidad negativamente, y dispondria de la suerte del país, dando por ley, la incapacidad de legislar en que ponen á la Asamblea y lo que es mas

monstruoso, las minorías legislando fuera de Asamblea y en dispersion.

En todos los países regidos por el sistema representativo, la organizacion misma de las Asambleas se ha precavido contra esta aberracion. Siendo el Poder Legislativo un poder independiente ha de *poder* ejecutarse á sí mismo, sin requerir el auxilio de otro. Así el Congreso de los Estados Unidos y las Legislaturas de los Estados, á mas de uno ó mas secretarios, tienen en su seno un funcionario ejecutivo, llamado *sargento de armas* ó Mayor, el cual con fuerza armada, que está á órdenes exclusivas de la Asamblea hace cumplir el reglamento para con sus propios miembros, espulsa á los estraños, prende á los que cometen desacato, y trae de sus casas, por citacion ó por fuerza, á los miembros que deliberadamente tratan de impedir con su ausencia la deliberacion y la sancion que preveen no podrian evitar. El Presidente de la Legislatura á su vez, tiene el derecho de prender, arrestar miembros desobedientes, y la Cámara de espulsar á los que deshonoran la Asamblea por su mala conducta, ó actos de sedicion contra las autoridades constituidas.

La circunstancia de no existir entre nosotros tales funcionarios ejecutivos, y la bondad de nuestras prácticas contra los infractores, no arguye ni disminucion, ni negacion de poderes, porque siempre ha de prevalecer el principio que cada poder se ejecuta á sí mismo; y lo que no está espreso en la Constitucion ó el Beglamento de una Legislatura, no por eso está suprimido del conjunto de reglas del sistema mismo, á menos que no esté en el instrumento espresamente prohibido, resolviéndose la duda por la afirmativa, si la hubiere, en cuanto á la estension de los poderes. Esta doctrina tiene su ámplia aplicacion á las Legislaturas de las Provincias.

En el caso de que para la eleccion de un gobernador ó escrutinio de listas ó uno de muchos actos legislativos, es seguro que una parte de la asamblea que ha de decidirlo, estará por

el candidato de los partidarios que lo llevaron á las bancas de la Legislatura, y otra estará por el contrario, la compulsion á asistir de todos los miembros debe ser inexorable, so pena de que una minoria ausente de sus bancas, estorbe por este acto subversivo á la Asamblea desempeñar las funciones que le están cometidas en ese caso. Y si la falta del sentimiento del deber llega hasta desobedecer los decretos y comunicaciones dictadas, la fuerza debe intervenir y compeler á los retractorios. Sin eso el sistema representativo queda abolido, y la renovacion de los poderes públicos imposibilitada entregando el país á la anarquía.

La Constitucion Federal ha previsto el caso de que las instituciones republicanas representativas en las Provincias no puedan ser ejecutadas por resistencias indisciplinadas, y á fin de conservarlas se han constituido garantes de ellas (artículo 5^o) fuera de la intervencion de que habla el artículo 6. ^o

En virtud de la facultad (la del artículo 86) que constituye al Poder Ejecutivo á cargo de la administracion general del país en lo que cae bajo el imperio de la Constitucion y de la del artículo 15 de sus atribuciones, que le confia el mando de las fuerzas y la facultad de distribuirlas segun las necesidades de la República, pongo estos principios en conocimiento de V. E., á fin de que los haga conocer á la Legislatura, para que en su virtud pueda disponer de las fuerzas nacionales para conservar y defender su existencia.

Dios guarde á V. E.

D. F. SARMIENTO.

U. FRIAS.

**Declaracion de estado de sitio de Santa-Fé,
Corrientes y Entre Rios**

DECRETO

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 14 de 1873.

Continuando la situacion que motivó el estado de sitio en las Provincias de Santa-Fé, Corrientes y Entre Rios, establecido por decreto de 3 de Mayo y aprobado por ley de 7 de Junio—

El Presidente de la República—

ACUERDA Y DECRETA :

Art. 1^o Declárase en estado de sitio las mencionadas Provincias por el término de 90 dias.

Art. 2^o Comuniquese, publíquese é insértese en el R. Nacional.

Firmado—

**SARMIENTO,
ULADISLAO FRIAS.**

Estado de sitio en Mendoza

Gobernador de—

Mendoza, Octubre 17 de 1873.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior.

Aviso á V. E. que he tenido el honor de recibir la nota de

V. E. de 7 del corriente y copia de la ley del H. C. por la que se declara en estado de sitio esta Provincia.

Puedo asegurar á V. E. que esta disposicion llegada á conocimiento de este Gobierno muy oportunamente por telégrama, ha contribuido poderosamente al desenlace feliz que ha tenido el motin de 29 de Setiembre último, pues ella permitió al Gobierno tomar todas aquellas medidas de precaucion que la prudencia aconsejaba para llegar á ese fin.

Con tal motivo me es muy satisfactorio ofrecer á V. E. la seguridad de mi respetuosa consideracion.

Dios guarde á V. E.

ISAAC M. CHAVARRIA.

DANIEL V. Y CORREAS.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Octubre 28 de 1873.

Publíquese—

FRIAS.

Resolucion ordenando no se dé curso á solicitudes sobre tierras nacionales, segun la ley de 17 de Octubre de 1862.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Diciembre 30 de 1873.

Prescribiendo el artículo 5^o de la ley de 17 de Octubre de 1862, que el Gobierno no dé curso á las solicitudes para la adquisicion del dominio de tierras nacionales, mientras el Con-

greso no establezca el modo de hacerlo, lo que aun no se ha verificado: no ha lugar á la que hacen D. Juan C. Zelada y demas que firman el escrito de fojas 1^{ra} á que se refieren, en el Rio Paraná, frente al Rincon de Gaboto.

Y encontrándose en el mismo caso varias otras solicitudes que se han presentado respecto á otras tierras, declárase que esta resolucion es estensiva á todas ellas, y archívese junto con la presente.

Comuníquese á quienes corresponde, publíquese é insértese en el R. N.

SARMIENTO.

ULADISLAO FRIAS.

Auxilio para los gastos de la epidemia en Buenos Aires

Buenos Aires, Diciembre 31 de 1873.

Al señor Presidente de la Municipalidad.

Por encargo del señor Presidente de la República, tengo la satisfacion de dirijirme á V. y poner á disposicion de la digna corporacion que preside, para coadyuvar á los gastos que demanda el estado sanitario de esta ciudad, la suma de *diez mil pesos fuertes*, en la Tesoreria General de la Nacion.

Dios guarde á V.

ULADISLAO FRIAS.

Municipalidad de la Ciudad de—

Buenos Aires, Enero 3 de 1874.

Al Exmo. señor Ministro del Interior, Dr. D. Vladislao Frias.

Es en poder del abajo firmado la comunicacion de V. E. fecha 31 del anterior, poniendo á disposicion de la corporacion que presido la cantidad de diez mil pesos fuertes para coadyuvar á los gastos que demanda el estado actual sanitario de este municipio. Al avisar á V. E. recibo de la misma, aceptando tan valioso contingente, he recibido encargo de agradecer al Exmo. Gobierno Nacional, como tengo el honor de hacerlo por conducto de V. E., el concurso pecuniario que le presta.

Aprovecho este motivo para ofrecer al señor Ministro mis consideraciones de particular estima.

Emilio Bunge.
Mariano Obarrio.
Secretario.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Enero 10 de 1874.

Publiquese.

FRIAS.

**Obras de salubridad en Corrientes y empréstito
á la Provincia de Santiago**

El P. E. dc—

Corrientes, Febrero 4 de 1874.

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

Tengo el honor de remitir á V. E. adjuntos á la presente, en cópia legalizada, el plano y presupuestos de la obra del Pantano de esta ciudad, que fueron aprobados por el Gobierno de esta Provincia y formado por la Mesa Topográfica en esta capital y pertenecientes á las primeras obras que deben practicarse con arreglo á lo dispuesto en el decreto de su referencia de fecha 17 de Diciembre último, que fué remitido á V. E. anteriormente.

Dios guarde á V. E.

MIGUEL V. GELABERT.

BENJAMIN DE LA VEGA.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Febrero 25 de 1874.

Avíseme recibo, publíquese y pásese con los documentos que se acompañan á la Oficina de Ingenieros para su conocimiento, á los efectos que hubiere lugar.

FRIAS.

El Gobierno de la Provincia de—

Santiago del Estero, Enero 28 de 1874.

A S. E el Señor Ministro de Estado en el Departamento del Interior, Doctor Don Uladislao Frias.

Tengo el honor de dirigirme á V. E. participándole, que habiéndose suspendido los trabajos que en el rio se hacian para defender esta capital de sus crecientes, el señor Ingeniero Montenach, que V. E. se sirvió poner á disposicion de este Gobierno y á quien le fué confiada la direccion de esa obra, ha solicitado autorizacion para ausentarse á esa ciudad, autorizacion que le ha sido concedida.

Los trabajos ejecutados, son á juicio del señor Ingeniero Montenach y de otros que el Gobierno tiene ocupados en ese servicio bastantes para defender la ciudad de la creciente en este año y creyendo mi Gobierno, que V. E. pudiera tener necesidad del señor Montenach, no ha trepidado en acceder á la solicitud que le dirigió dicho señor.

Al cumplir con el deber de dar cuenta á V. E. del regreso del Sr. Montenach, me es altamente agradable expresar á V. E. en nombre del pueblo y Gobierno de esta Provincia, los sentimientos de gratitud que uno y otro guardan hácia el Exmo. Gobierno de la Nacion por el envio de persona tan competente para dirigir los trabajos que debian dar por resultado la salvacion de esta ciudad, y estimaré á V. E. tuviera á bien mandar al mismo Sr. Montenach para continuar los trabajos que en la estacion oportuna de este año deben practicarse; pues el conocimiento práctico adquirido por este Sr. en los trabajos, y su alta competencia, harán que ellos produzcan los benéficos resultados que tratamos de obtener.

Saludo á V. E. con mis sentimientos de estimacion y respeto.

Dios guarde á V. E.

ABSALON IBARRA.
JUAN FRANCISCO BORGES.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Febrero 25 de 1874.

Avisese recibo y publíquese poniéndose en conocimiento de la Oficina de Ingenieros.

FRIAS.

Minerales de Hierro

Catamarca, Julio 22 de 1873.

A S. E. el Sr. Ministro General de Gobierno, Dr. D. Fidei Castro.

Tengo el honor de dirijirme á S. S. para que se digne poner en conocimiento de S. E. el señor Gobernador de la Provincia, que habiendo merecido con fecha de ayer la concesion de la mina de hierro que denuncié, en las condiciones y lugar esplicados toca á mi deber ofrecer al Exmo. Gobierno, el informe especial que demanda esa clase de descubrimiento, á fin de poder satisfacer y ampliar á la vez el conocimiento que sobre este hecho debe formarse.

En esta virtud, dignese el señor Ministro atenderme.

El punto en que se halla situado el mineral de hierro denunciado y ya concedido, está en condiciones tan favorables, que su explotación se presta, como es de concebirse, de una manera fácil y conveniente.

Los centros de población que lo circulan, son al Norte la «Villa del Alto» distante seis leguas con sus poblaciones rurales diseminadas hasta una legua de la veta.

Al Sud, y á distancia de dos leguas de la misma, se encuentran las poblaciones de la «Toma» y «Anjuli.»

Al Naciente, á una legua de la misma, está la importante población de «Albigasta» al pié de la «Cierra del Alto,» y á una legua mas allá, en la misma direccion, la línea férrea de Córdoba á Tucuman, lindando con ella las poblaciones de «Remancito» y «Chañar Laguna» (Provincia de Santiago del Estero.)

Al Poniente á cuatro leguas de la misma mina la «Villa de Bilismano», dotada de una población importante por su laboriosidad y producciones pastoriles y agrícolas.

Todos estos centros de población, que rodean el mineral de hierro, están abundantemente provistos de pastos naturales y artificiales, de maderas de construcción, y de aguadas y arroyos diversos.

El criadero de hierro está á tres leguas de la estación designada entre el lugar del «Remancito» y «Albigasta;» pero si se lleva la línea por este último punto, que presenta un camino llano y sin grandes dificultades, la mina de hierro quedaria á dos leguas del que tiene que cruzar la carrera á Tucuman.

La mina en cuestión, consta de Naciente á Poniente, de mas de una legua, y de Norte á Sud igual distancia. Son en su mayor parte, colinas de 100 metros poco mas ó menos de altura, que corren paralelas de Norte á Sud, dentro de este radio, descendiendo imperceptiblemente hácia la parte de la línea férrea; por lo que en la distancia que media hasta el llano,

se apercibe tan solo una declinacion de un 6 á un 7 p. S siendo, por consiguiente, susceptible de llevarse hasta el mismo mineral, un ramal de ferro-carril. Ascendiendo las colinas hasta la misma altura de 100 metros, donde concluye el criadero, dentro del radio indicado, las lomas laterales que corren de Norte á Sud, se componen de fierro *olijistico*, que dá, segun el ensayo hecho, una ley de 69 p S de hierro puro y las colinas centrales, son de hierro en barra, cuyo fenómeno es casi de asegurarse, no se haya producido en las rejiones minerales del país.

Las barras que tengo el gusto de acompañar á este informe suscinto, darán una prueba elocuente al Gobierno de la Provincia, de la importancia del descubrimiento que me ocupa y tambien de la inmensa riqueza que él presentará á las industrias, encerrando, como es un hecho, un anchuroso porvenir para la Nacion y particularmente para aquellos que esploten ese opulento venero.

Creo señor Ministro, haber cumplido mi deseo; y al rogar por su intermedio al Exmo. señor Gobernador se sirva enviar este informe al Exmo. señor Ministro del Interior de la Republica, con el decreto que estime conveniente, para salvaguardar mis derechos y acciones, y deseando ser yo mismo el conductor de las muestras de fierro en barra, con el fin de solicitar de quien corresponda el premio que acordare la ley, me es muy agradable presentar á S. S. las distinciones de aprecio que se merece.

Dios guarde á V. S:

Gabriel Romay

Ministerio de Gobierno.

Catamarca, Julio 26 de 1873.

Con la nota acordada elévese orijinal al conocimiento del

Exmo. Gobierno de la Nacion por el órgano correspondiente, publíquese y archívese.

NAVARRO.
F. CASTRO.

Gobierno de—

Calamarca, Julio 26 de 1873.

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

El portador de la presente ciudadano D. Gabriel Romay vecino de esta Provincia, pondrá además en manos de V. E. las muestras del mineral de hierro que ha descubierto á inmediaciones de la línea férrea en construccion desde Córdoba á Tucuman.

Llenadas por el mencionado señor Romay, las formalidades prescriptas por las disposiciones de la materia, este Gobierno le ha concedido los derechos y privilegios que le acuerdan las mismas para la explotacion.

Por lo demás, me refiero en un todo al informe que orijinal compaño á V. E., esperando que el Exmo. Gobierno de la Nacion, le prestará la atencion que merezca, lo mismo que la cooperacion y justicia que le fuese posible, y que para el caso de la gestion que lo conduce sea acreedor.

Con tal motivo, tengo el honor de presentar á V. E. las seguridades de mi mas alto aprecio y consideracion.

Dios guarde á V. E.

OCTAVIANO NAVARRO.
FIDEL CASTRO.

Buenos Aires, Agosto 19 de 1873.

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

Gabriel Romay, ciudadano argentino y vecino de la Provincia de Catamarca, con el debido respeto me presento ante V. E. y espongo: Que habiéndome dedicado prácticamente al cateo de minas de todo género en la mencionada Provincia, despues de penosos y sérios trabajos, he alcanzado á descubrir en las colinas mas bajas del Cerro llamado del «Naciente», dentro de la jurisdiccion del Departamento del «Alto» de dicha Provincia, una mina de hierro, cuya cantidad, verdaderamente superior, se palpa al exámen sencillo de las barras que me permito presentar á V. E. al fin que acabo de indicar. La positiva importancia de la mina y las grandes ventajas que ofrece, ya por la abundancia del fierro de la calidad mencionada, ya por su fácil explotación, puesto que en el punto en que existe se encuentran los elementos necesarios para esta, y ya tambien por su inmediacion á la línea del ferro carril del Norte de la República, no se ocultarán á V. E. despues de la lectura de la nota que le diriji al Gobierno de Catamarca y de los documentos á ella adjuntos, de los cuales soy el conductor, y que tengo el honor de acompañar á este memorial; las razones que existen para que se escusen otras esplicaciones.

Por la Ley Nacional sancionada el 5 de Octubre del año 1872, se mandó practicar una exploracion científica de los minerales de hierro que se encuentran en la República, en cuanto ellos puedan explotarse con ventaja para la Industria Nacional, ya por su localidad de transporte á los mercados, ya por tener á su vecindad el combustible necesario para su explotación.

Por la misma Ley, se autoriza al P. E. para gastar hasta la suma de diez mil pesos fuertes, en la exploracion que se haga

de los minerales de hierro, y es en mérito de las circulares que ha pasado el Gobierno de Catamarca, alentando de conformidad á dicha Ley, el espíritu industrial de los ciudadanos para hacer estas exploraciones á que personalmente me he contraído por el espacio de un año, sufragando á mis solas espensas todos los gastos, hasta lograr, como lo he conseguido, el mas completo éxito, segun lo demuestran las barras que tambien acompaño.

Siendo mi profesion la de los trabajos de minas, y en el deseo de hacer un bien á la Nacion, á la vez que á la Provincia de mi nacimiento, explotando el mineral descubierto, vengo á solicitar del espíritu proteccionista de que está animado en favor de la industria Nacional el Exmo. Gobierno, una suma conveniente de dinero que pueda al menos indemnizarme de aquellos gastos, y que me coloquen en condiciones de plantear algunos trabajos preliminares para la explotacion formal de la mina, en el sentido de que corresponda á las necesidades de la industria.

Creo, Exmo. Señor, que una resolucion favorable á mi solicitud, seria conforme al espíritu y al alcance de la citada ley, que ha destinado una partida especial de las rentas de la Nacion, para llevar á cabo la importante exploracion de las minas de hierro, que serán una verdadera fuente de riqueza nacional, en cualquier punto de la República en que puedan explotarse.

Los antecedentes á que he hecho referencia, demuestran con claridad que mis trabajos responden á los fines que se han tenido en vista en la ley que autoriza al Poder Ejecutivo el gasto de *diez mil pesos fuertes*, en proteccion al descubrimiento de minas de hierro, debiendo agregarse, que si se ha de atender el juicio de hombres científicos en esta materia, él acaba de confirmar el mérito de dicha mina, probando por ensayos quimicos, las superiores cualidades del hierro que en ella se entraña.

Guiado, pues, por la conviccion de que es llegado el caso en que el Poder Ejecutivo está autorizado por la mencionada ley, para hacer la inversion de los *diez mil pesos fuertes* acordados á la esploracion de minas de hierro, puesto que está ya realizada en las condiciones designadas por dicha ley, vengo á pedir á V. E., se sirva elevar este memorial al conocimiento del Exmo. Sr. Presidente de la República, á fin de que se resuelva de conformidad á lo que dejo solicitado. Es justicia.

Exmo. Señor.

Gabriel Romay.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Agosto 17 de 1873.

Para mejor proveer, remítase por conducto de la Direccion General de Correos al Dr. D. Adolfo Doening, de la Facultad de Ciencias Exactas en Córdoba, una parte del mineral de hierro que ha presentado D. Gabriel Romay, para que haga el correspondiente ensayo de su clase y ley, é informe. Avisese en contestacion al Exmo. Gobierno de Catamarca, hágase saber al interesado, y publíquese con sus antecedentes.

FRIAS.

Córdoba, Enero 30 de 1874.

A S. E. el señor Ministro del Interior, doctor don Uladislao Frias.

Por la apreciable nota de V. E. fecha 1^o de Setiembre

ppdo. fui encargado del reconocimiento de unos minerales de hierro, descubierto en las provincias de Catamarca y Salta.— Tengo el gusto de elevar al conocimiento de V. E. sobre dichos minerales las consideraciones que paso á esponer.

Las susodichas muestras eran las siguientes:

1^o Una cantidad de mineral descubierto por el señor don Gabriel Romay, vecino de Catamarca, de unas minas á inmediaciones de la via férrea á construirse desde Córdoba á Tucuman.

2^o Una muestra de mineral de hierro, descubierto por el señor don Vicente Arias en la provincia de Salta, con las siguientes apuntaciones por parte del descubridor.

Salta, Setiembre 20 de 1873.

Al Sr. Dr. D. Adolfo Boering, de la Academia de Ciencias Exactas,—Córdoba.

Señor:

« Tengo encargo del Señor Ministro del Interior, de remitir
« á V. unas muestras minerales de hierro, las mismas que le
« remito hoy por la Direccion de Correos en cantidad de diez
« libras. Las he tomado del haz de la Sierra, en distancia de
« diez cuabras de un punto á otro. Si como creo, dan una
« buena ley, convendria su explotacion, sin necesidad de pro-
« fundizar diez varas, pues este mismo metal se presenta á la
« vista en la lonjitud de mas de 30 millas, con dos metros de
« lonjitud».

« Por los datos que tengo comunicados al señor Ministro, lo
« supongo á V. enterado de otros pormenores;—pero si V.

« desea obtenerlos mayores, tendré mucho placer en trasmir-
« tirselos.»

« Con tal motivo me es grato suscribirme su atento y
S. S. »

Vicente Arias.

En consecuencia paso á informar.

RESPECTO Á LA CALIDAD DE ELLOS.

1^o Las muestras de mineral de Catamarca, se componen de piedrecitas compactas de hierro magnético bastante puro. El análisis dió un contenido medio proporcional de 56,8 p $\frac{8}{100}$ de hierro puro.

2^o La remesa de la provincia de Salta, se compone de piedra almagra mezclada con mucho de piedra cruda (granítico). El análisis dió un contenido méjio proporcional de 29,8 p $\frac{8}{100}$ de hierro.

3^o El mineral de hierro de Catamarca, representa en su calidad un valor mas grande, que el de la provincia de Salta, tanto por su pureza y su ley mas grande, como tambien por su bondad para la produccion de las clases mejores de hierro crudo. En cambio, el mineral de Salta, presenta menos dificultades respecto á su desmenuzamiento para el procedimiento de la fundicion.

RESPECTO AL VALOR DE LOS MINERALES PARA LA FABRICACION DEL HIERRO CRUDO EN LA REPÚBLICA.

5^o Si las respectivas minas contuvieran una cantidad de minerales, que por su volúmen fuera bastante, lo cual se sabria por exploracion del terreno, y si unido á las riquezas que contiene el pais, en montes, leña, y sus caleras la mayor parte

vecinas á las respectivas minas, entónces la fabricacion del hierro seria muy posible.

6^o Pero hay que tomar en consideracion, que en las circunstancias actuales en que no han sido descubiertas capas de carbon de piedra, y que por lo tanto la fabricacion de hierro en Europa ha alcanzado un gran desarrollo en clase y cantidades siendo ademas los precios de hierro en bruto muy reducidos, y los gastos de transporte muy pequeños, la fabricacion de hierro en bruto en la República, á consecuencia de lo caro que son los trabajos, no daria ningun provecho, ni resultaria ninguna conveniencia económica para el pais.

En la discusion, promovida por algunos diarios, con motivo de la produccion del hierro en la República, se han hecho comparaciones sobre la prosperidad que tendrá este pais, con algunos Estados de Europa, con Inglaterra principalmente, deduciendo que la produccion industrial del pais seria rápida con el descubrimiento de minas de hierro.

Todas estas circunstancias, y el interes de ver progresar el pais, han dado motivo al ilustrado Gobierno Nacional para acordar un premio al descubridor de minas fértiles en el territorio de la República. V. E. quiera permitirme emitir algunas consideraciones sobre la industria del hierro, y las necesidades que se requiere para la realizacion de su movimiento.

La produccion del hierro, es uno de los mas importantes materiales brutos, para la alza de la industria superior, como casi para todas las necesidades de la vida humana.

Pero en su carácter se diferencian mucho como conveniencia, de la produccion de aquellos metales mas preciosos, que por su rareza representan un valor relativamente mas grande en su empleo como objetos de cambio. El valor que representa el hierro metálico, no se funda en el valor de sus minerales crudos como en los otros metales y en los carbones de piedra, cuya presencia en una localidad es suficiente riqueza, sino en el lujo, de los gastos de produccion.

Como en la historia del jénero humano aparece mas tarde la inteligencia del arte de fundir los minerales de hierro, que el de muchos otros metales importantes, igualmente la produccion de hierro metálico de sus minerales, es mas difícil, porque se necesita un costo mas alto de trabajos, lo mismo que en leña ó carbon para fuego, á causa del carácter del hierro mas difícil de reducir.

En Prusia, por ejemplo, en 1871, habia producido con 58.405,492 quintales de mineral de hierro (lo cual en los gastos de su estraccion y esportacion representa un valor de 6.114,733 pesos fuertes) la cantidad de 23.874,263 quintales de hierro en bruto con un valor bruto de 25.654,417 pesos fuertes.

La proporcion entre el valor mineral crudo, y los gastos que se distribuyen sobre la fundicion y produccion del metal es mas ó menos en la proporcion como 1:3—Mientras tanto con los precios actuales que se pagan por trabajos en la República, para los gastos de la industria del hierro, despues de un cálculo aproximado, serian tres á cuatro veces mayor el gasto que en Europa.

Además, el precio del hierro, resultaria en comparacion con el importado de Europa en una proporcion como 2 ó 2 1/2: 1.

Minerales de hierro se hallan casi en todas las formaciones, y en casi todos los paises del mundo: pues solo por su presencia tan frecuente, el hierro podia alcanzar su gran utilidad para las necesidades de la vida.—El valor que representan los minerales y las minas de hierro, dependen solamente de las circunstancias en las cuales ellas se hallan, respecto á la posibilidad de su empleo para la produccion del metal.

El vuelo que ha tomado la industria del hierro en Inglaterra y su reaccion tan conveniente á la propiedad de la Nacion, fué el resultado de diferentes circunstancias favorables que se hallan en aquel pais como en ningun otro: la riqueza de material

crudo de mineral de hierro: una riqueza análoga de carbon de piedra, motor indispensable para el movimiento de la industria superior: y principalmente su poblacion numerosa, que hacia posible los trabajos en las condiciones mas favorables.

Los trabajos actuales del obrero en la República, valen dos ó tres veces mas que aquellos en Europa, y que los de la poblacion relativamente muy poca, en proporcion de su gran territorio, resulta una riqueza mas grande de fuentes naturales, haciendo asi mas fácil á las clases brazeras la adquisicion de lo necesario para la vida, haciendo imposible una competencia séria con otros paises.

Se desprende tambien de lo dicho, que mientras las necesidades no obliguen al obrero á trabajar por menos precio, no se formará tampoco una clase especial de obreros para cada trabajo, que dedicados siempre exclusivamente á eso, bajan los precios perfeccionándose al mismo tiempo con la continuacion constante que da por resultado la mejora en el arte del trabajo.

El procedimiento de una compensacion graduada que se ejecuta actualmente mas en Europa, que en los tiempos pasados, á causa del aumento de las relaciones comerciales en todos los paises del mundo, y la graduacion extraordinaria en la suba de los precios del trabajo, harán de consumo con la inmigracion á estos paises, en un número mas ó menos largo de años, la compensacion relativa entre uno y otro continente, de los precios para los trabajos físicos del hombre.

Pero hasta este tiempo, y hasta que no sean descubiertas capas de carbon de piedra, los medios de elevar la prosperidad nacional de este pais que estan retornando por las necesidades de la importacion; en el desarrollo de la produccion de otros metales preciosos, que tienen como objeto de cambio un valor mas alto, en la atencion, cuidado y proteccion á los diferentes ramos de la agricultura: pues que con esto hay suficiente riquezas para ocupar la poblacion actual, asegurando un lucro mas fácil y considerable.

En vista pues, de todo lo espuesto, nuestra conviccion es que no debe proveerse á la distribucion del premio indicado, el cual fué puesto en la esperanza que las minas indicadas serian en la actualidad de una grande importancia para la Nacion Podria muy bien darse á los descubridores una remuneracion bastante para compensar su afanes, gastos y solicitudes, pues siempre queda constatado que no faltan riquezas naturales en el pais, que cuando haya una poblacion numerosa hará fácil su aprovechamiento.

Bajo esta suposicion, se necesitaria tambien, una exploracion del terreno ó terrenos, para ver á las respectivas minas en las proposiciones cumulativas del mineral y considerarlas bastante rendibles, ó si los gastos de la extraccion del mineral importan menos que el mineral de la misma bondad importado del extranjero.

Entre tanto, podemos calcular que el valor de un mineral extranjero de la misma bondad en un puerto de la República, seria el siguiente:

Por cada mineral de la clase y ley, del de	
Catamarca	ptfs. 4,160 por tonelada.
Salta	» 7,20 » »

Me es grato poder declarar en esta ocasion al señor Ministro los sinceros deseos que abrigo, de contribuir en algo al progreso y bienestar de la Nacion, y de ofrecerme con los sentimientos de mi profundo respeto y consideracion distinguida.

Dios guarde al señor Ministro.

Dr. Adolfo Doering.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Febrero 24 de 1874.

Publíquese en el Boletín Oficial, y comuníquese á los interesados.

FRIAS.

Navegacion del Bermejo

Buenos Aires, Marzo 28 de 1874.

A S. E. el señor Ministro del Interior, doctor don Uladislao Frias.

El 20 del corriente Marzo llegó á Buenos Aires el vapor «Gobernador Leguizamon» procedente del puerto «Sarmiento» distrito de Orán de regreso de su primer viaje de instalacion que, con fecha 17 de Diciembre del año próximo pasado, la Compañia que presido resolvió verificarse.

Este acontecimiento, Sr. Ministro, producido despues de tres años de continuos trabajos en canalizaciones, diques, desmontes, etc., es la resolucion de uno de los problemas de progreso moral y material para la República, que se ha acariaciado desde la conquista de esta parte de América, y cuya solucion ha cabido á la Asociacion que presido, ayudada por las leyes benéficas de los Poderes Públicos Nacionales, cuya accion eficaz ha estimulado el patriótico anhelo y la constancia inquebrantable de los que con fé, profunda, se pusieron al frente de una cuestion que para muchos era irrealizable.

El interior de la República que mantenía inexplorados los elementos de riqueza que su suelo encierra, tiene desde la fecha un camino pronto y barato para esportar sus variados productos.

El Sur de Bolivia, tan rico en producciones de toda clase, tiene ahora una via espedita para cambiarlos por los artefactos Europeos que Buenos Aires y el resto de la República le brindan ventajosamente.

El inmenso Chaco desconocido hasta ahora, enseñará á la República Argentina cuan valiosa y preciosa produccion encierran sus selvas solitarias.

El Indio salvaje, ribereño del Bermejo, tendrá un agente seguro para asociarse á los goces que nuestras instituciones proporcionan á los hijos de su suelo; y por último, Sr. Ministro, la República toda, se beneficiará con esta grande arteria abierta á su comercio interior, despertando en él la enerjia que, la distancia y las dificultades de sus medios de transporte, enervaban desde siglos atrás.

Ante esta gran perspectiva, cuyos horizontes los divisa mejor el esclarecido criterio de V. E. me cabe la gran satisfaccion de comunicar á V. E. que, desde este viaje, ha quedado instalada permanentemente la navegacion de Rio Bermejo.

Francisco G. Molina.
Presidente.

Francisco R. Sosa.
Secretario.

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Marzo 31 de 1874.

Avisese recibo, felicitando en nombre del Gobierno á la Compañia de Navegacion del Rio Bermejo, por el feliz éxito de sus trabajos, y publíquese.

FRIAS.

Muelle y Ramal de San Fernando

Informe á los señores accionistas del Muelle y Ramal de San Fernando.

Buenos Aires, Junio 30 de 1873.

En la Asamblea ordinaria del mes de Junio de 1872, la Socie-

dad fué informada del estado en que se encontraba la negociacion en Inglaterra para la enagenacion de las obras, y para la formacion de una nueva Compañia iniciada por autorizacion de la Asamblea.

Esa negociacion, ya en estado favorable, encontró sin embargo para su final realizacion, una dificultad indispensable, cual era el no estar el muelle ligado con la Capital por un camino de fierro independiente. Despues de la vuelta de Lóndres del Secretario, el Director Hopkins, para obviar la dificultad citada, se presentó al Gobierno de la Provincia, quien se dignó acordarle una concesion para construir un ferro-carril para el servicio directo del muelle; y portador de ese documento, y provisto de la debida autorizacion, partió para Inglaterra con el objeto de concluir la negociacion que quedó pendiente.

Pero á su llegada allí, encontró los mercados monetarios de Europa en una posicion que hacia muy dificil reunir el capital necesario para llenar los objetos de la concesion y todos sus esfuerzos, tanto en Lóndres como en Hamburgo fueron infructuosos tanto por la causa indicada, como por hallarse entonces en el mismo mercado de Lóndres dos proyectos análogos, en pugna directa con el de San Fernando; el Ferro Carril de Campana, y el de los señores Rubio y Foley. En este estado pidió y obtuvo una entrevista con el Director del Ferro-Carril del Norte, pero encontró allí una oposicion decidida á entrar en arreglo alguno conveniente. Al fin ya dispuesto á volver, encontró un apoyo valioso en una persona altamente colocada en los círculos financieros, quien se encargó de la negociacion y en cuyas manos dejó el proyecto y los planos, con la plena confianza que será aprovechada la primera oportunidad favorable para formar la Compañia.

Entre tanto, el Director ha hecho valer el muelle provisorio construido (despues de la desgracia del principal,) con fondos suscritos en iguales partes por los señores Armstrong, Folmar, Maveroff, Moneta y Hopkins, y que, á esfuerzos del Adminis-

trador D. Juan Luis Rossi, ha podido ser mantenido en estado de hacer el pequeño servicio que puede esperarse de la poca comodidad que ofrece al comercio del cabotaje, no pudiendo dar abasto á la décima parte de los buques que se presentan para servirse de él.

El Administrador del Ferro-Carril del Norte, se ha prestado siempre deferente á las varias indicaciones que se le han hecho por Secretaría para arreglar el servicio de los trenes de carga, el que en adelante podrá ser facilitado por el aumento que ha recibido de tren rodante.

El Administrador del Muelle, para atender á las reparaciones que con el tiempo fueren necesarias, fué autorizado á disponer de parte del dinero procedente del tráfico local á su cargo, dando cuenta.

Las cuentas del ferro-carril del Norte han sido arregladas mensualmente, y los saldos aunque pequeños, han sido recibidos en Tesorería.

Los de la Administración del Muelle y Ramal cubren los gastos corrientes, y permiten hacer algunas reparaciones, sin aumentar las deudas de la Sociedad, quedando siempre existentes las de anticipos é intereses á favor de las varias personas que los hicieron, y de otros que han facilitado materiales para la obra, debiendo observar que desde el 31 de Diciembre de 1869, tanto el Presidente como el Ingeniero, y el Tesorero secretario, en atención á la desgracia que aconteció á la Sociedad, han renunciado temporariamente los honorarios que la Asamblea les acordó.

Cumpliendo con lo dispuesto por la Asamblea han seguido las demandas contra los socios que se negaban á pagar su suscripción.

Algunos lo han hecho, quedando algunas demandas pendientes de la resolución de los Tribunales.

En cumplimiento del artículo 5^o de los Estatutos, deben

ser electos en esta reunion cuatro directores para el servicio financiero del año entrante.

Tomás Armstrong.

Presidente.

Daniel Gowland.

Secretario.

Oficina de Ingenieros Nacionales.

Buenos Aires, Julio 7 de 1873.

Al Sr. Ministro del Interior Dr. D. Uladis'ao Frias.

En virtud de lo dispuesto en la nota de V. E. de fecha 30 de Junio próximo pasado, asistí á la Asamblea General Ordinaria de accionistas de la empresa «Muelle y Ramal de San Fernando,» que tuvo lugar el dia indicado. En ella se leyó el informe adjunto que hará conocer V. E. el estado de la Sociedad y de los trabajos que se han ejecutado.

En seguida, de conformidad con el artículo 5^o de los Estatutos se procedió al nombramiento de cuatro directores para el servicio financiero del año entrante, quedando electos los señores Thomas Armstrong, Folmar, Maveroff y Pompeyo Moneta con lo que se terminó la sesion.

Dejando asi cumplida la comision que V. E. se dignó conferirme, tengo el agrado de saludar al señor Ministro con toda consideracion.

Dios guarde á V. E.

Knut Lindmark,

Ministerio del Interior.

Buenos Aires, Julio 12 de 1873.

Avítese recibo, dándose las gracias en nombre del Gobierno, por el servicio prestado y publíquese con el informe de su referencia en el «Boletín Oficial.»

FRIAS.

Fábrica de cristales

Gobierno de—

Mendoza, Abril 21 de 1874.

Al Exmo. Sr. Ministro del Interior.

Tengo el honor de dirigirme á V. E. en contestacion á su nota de 7 de Marzo último en la que se sirve pedirme informe sobre el estado de la Empresa «fábrica de cristales.»

Después de algun tiempo de estar funcionando la fábrica, ensayando con regular éxito algunos materiales que se encuentran en el país y haber producido alguna cantidad de cristales, la prosecucion en una esplotacion provechosa hizo indispensable completar el personal de operarios que debian traerse de Europa, para lo cual, se necesitaban fondos de que la Empresa carecia, habiéndose recibido en su totalidad el valor de las acciones emitidas.

En esta emergencia, tomé la tarea de salvar la dificultad por los medios que me parecieron más adecuados y de que podia

disponer, sugiriendo al Directorio que propusiese á los accionistas la emision de nuevas acciones hasta llenar el capital necesario, y aunque tuvo aceptacion, no fué posible encontrar suscritores ; se propuso despues á los accionistas, aumentar el valor de sus acciones en un veinte por ciento y no fué aceptada esta idea. Se han tocado otros medios, interesando no ya las conveniencias pecuniarias y personales sino las del pais, y aunque se ha encontrado en algunos decision para prestar su cooperacion, esta ha sido aislada y de consiguiente ineficaz, hasta que en su última reunion, la Asamblea ha acordado la liquidacion de la Sociedad, como se impondrá V. E. por el acta que acompaño en cópia.

Otros varios arbitrios se han tomado, que escuso enumerar y es muy sensible que hayan resultado ineficaces todos los esfuerzos para salvar una Empresa que habia hecho concebir muy halagüeñas esperanzas para el progreso de la Provincia y que al tocar su realidad la falta de espíritu de la Empresa, regrabada por las circunstancias especiales porque ha atravesado la Provincia, hayan venido á desvanecerlas.

No obstante mi opinion es que aun no está todo perdido y que de cualquier modo que se consiga que la fábrica funcione, librada su direccion á algunos particulares, la Provincia reportará resultados benéficos, y los esfuerzos hechos por los Gobiernos Nacional y Provincial no quedarán perdidos.

Oportunamente pondré en conocimiento de V. E. el resultado de la última resolucion de la Empresa.

Dios guarde á V. E.

Firmado —

FRANCISCO CIVIT.

ANGEL CERETTI.

Buenos Aires, Mayo 12 de 1874.

Contéstase al Exmo. Gobierno de Mendoza, que en virtud de la autorizacion que se le tiene conferida, gestione la parte que como accionista corresponda al Gobierno Nacional en la liquidacion de la Empresa « Fábrica de Cristales » á que se refiere la nota anterior, y percibida, la entregue en la Administracion de Rentas Nacionales de aquella Provincia, dando cuenta.

Comuníquese á la Contaduria General y publíquese con dicha nota y el acta de su referencia.

Firmado —

SARMIENTO.
ULADISLAO FRIAS.

