

LEY N.º 2364

Venta de los ferrocarriles de la Provincia. (Contrato H. G. Anderson)

El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, etc.

ARTÍCULO 1.º — Apruébase el contrato *ad-referendum* (1) celebrado entre el Poder Ejecutivo y el señor H. G. Anderson, en representación de un sindicato, para la adquisición de los ferrocarriles de la Provincia, por la suma de cuarenta y un millones de pesos oro sellado.

ART. 2.º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, a los diecinueve días del mes de mayo de mil ochocientos noventa.

VICENTE VILLAMAYOR.
Diego J. Arana.

MÁXIMO PORTELA.
Ricardo M. García.

La Plata, mayo 19 de 1890.

Cúmplase, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

JULIO A. COSTA.
LUIS GARCÍA.

Véanse leyes n.ºs 2.176 y 2.565.

(1) En esta ciudad de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, reunidos en el despacho del Exmo. Gobernador de la Provincia, el día 28 de abril de 1890, su Excelencia el señor Gobernador de la Provincia ciudadano don Máximo Paz, por una parte, y el señor don H. G. Anderson, por la otra, el primero expuso:

Que con fecha 18 de septiembre de 1889 la Honorable Legislatura de la Provincia había sancionado la ley promulgada por el Poder Ejecutivo con fecha 23 del mismo mes y año, autorizando la enajenación a perpetuidad de las líneas y empresa de los Ferrocarriles del Estado:

Que en cumplimiento de esta ley el Poder Ejecutivo dictó los decretos de 16 de diciembre del mismo año y 16 de enero de 1890;

Que llegado el día y hora de la licitación, se presentaron dos propuestas en las condiciones establecidas en los decretos citados, una subscripta por Samuel B. Hale y Cia. en representación de A. Henderson ofreciendo 35.000.000 de pesos oro sellado, y otra subscripta por H. G. Anderson ofreciendo 34.100.000 pesos;

Que el Poder Ejecutivo haciendo uso del derecho que se había reservado en la última parte del artículo 13 del decreto de 16 de diciembre de 1889, resolvió con fecha 28 de marzo de 1890 no aceptar ninguna de las propuestas presentadas;

Que con fecha 19 de abril del corriente año don H. G. Anderson, se presentó ante el Poder Ejecutivo por cuenta y orden de un sindicato de Londres formulando una propuesta de compra de las líneas y empresa de los ferrocarriles de la Provincia por la suma de 41.000.000 de pesos oro sellado, depositando en garantía de la propuesta la suma de 1.200.000 pesos moneda nacional en el Banco de la Provincia;

Que esa propuesta fué aceptada por el Poder Ejecutivo en los términos del decreto de fecha 24 del corriente mes y año que dice así: «Apruébase *ad-referendum* la precedente propuesta y elévese a la Honorable Legislatura el mensaje acordado. — (Fdo.): M. PAZ. — MANUEL B. GONNET».

Que en consecuencia de lo relacionado que consta del expediente número 19.831, que pasa para su archivo al Ministerio de Obras Públicas, y en cumplimiento del último decreto transcrito, su Excelencia el señor Gobernador de la Provincia ciudadano don Máximo Paz, administrador general de los bienes del Estado, por una parte, y don H. G. Anderson, como representante del sindicato de Londres, a que se ha hecho referencia, por otra han acordado y otorgan el siguiente contrato *ad-referendum*:

ARTÍCULO 1.º — El señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, como representante del Estado, vende a perpetuidad las líneas y empresa de los ferrocarriles de la Provincia, con todos sus terrenos, vías, estaciones, talleres, tren rodante, telégrafos (excepción hecha de los denominados del Estado), material fijo y móvil y demás enseres de explotación y construcción con arreglo al inventario practicado por la Comisión de Contadores, nombrados por decreto de primero de octubre de mil ochocientos ochenta y nueve y que fué aprobado por decreto de 16 de diciembre del mismo año.

ART. 2.º — El señor H. G. Anderson compra por cuenta del Sindicato que representa, los referidos ferrocarriles de la Provincia con todas sus pertenencias, por la suma de ocho millones ciento treinta y cuatro mil novecientas veinte libras esterlinas, doce chelines, nueve peniques o sean cuarenta y un millones de peso oro sellado pagaderos en las condiciones y plazos que se estipulan en este contrato.

ART. 3.º — El señor Gobernador de la Provincia a nombre del Estado que representa, se obliga a entregar al señor H. G. Anderson o a quien lo represente, las vías, estaciones, maestranzas, máquinas-útiles, tren rodante, material fijo y móvil, edificios, terrenos, existencias y accesorios de todo género, correspondiente a las líneas en explotación y construcción con arre-

glo al inventario aprobado por decreto de 16 de diciembre de 1889, con los desperfectos naturales del uso que tuvieran, así como los materiales de construcción en depósito cualquiera que sea la cantidad que en más o en menos resulte después de practicado nuevo inventario para la entrega. Igualmente se obliga a traspasar al comprador todos los títulos de dominio, posesión o de cualquier otra naturaleza que tenga el Estado sobre los terrenos ocupados por las vías y estaciones, edificios, depósitos, etc., de manera que el comprador se substituya a la Provincia en todos los derechos que ésta tenga o pueda tener sobre tales bienes. Se exceptúa de la obligación de entregar las líneas y terrenos enumerados en el artículo cuarto del decreto de 16 de diciembre del año próximo pasado.

ART. 4.º — La Provincia de Buenos Aires no podrá ejercitar el derecho de expropiación de las líneas que son objeto de este contrato hasta después de transcurridos cuarenta años desde la fecha en que sea definitivamente consumada la venta.

ART. 5.º — La empresa compradora queda sujeta al sistema de unificación de tarifas que se establece en el decreto de 16 de enero del corriente año; pero en ningún caso podrá ser obligada a someterse a una tarifa menor que la que rija en los demás ferrocarriles particulares que hoy día existen en la Provincia. Las tarifas para cereales serán las que actualmente rigen para los ferrocarriles del Estado con el aumento proporcional por la depreciación de la moneda de curso legal en la forma establecida por el acuerdo del Directorio de los Ferrocarriles de fecha 11 de julio de 1889.

ART. 6.º — Siempre que los ferrocarriles a que se refiere este contrato, produzcan más del diez por ciento de utilidad sobre el capital invertido, el Gobierno podrá intervenir en las tarifas para rebajar a su justo límite después de oída la empresa.

ART. 7.º — Se concede al comprador la construcción y explotación de los ramales siguientes: Primero: Lobos a Cañuelas. Segundo: Saladillo a Guaminí. Tercero: Carhué a Trenque Lauquen. Cuarto: Bragado a Lincoln. Quinto: Pergamino en dirección a Melincué hasta el límite del territorio de la Provincia. Los Planos y estudios definitivos de estos ramales, serán presentados dentro de los 18 meses de la fecha en que este contrato sea reducido definitivamente a escritura pública, y la construcción se hará en un término que no exceda de 36 meses contados desde la fecha de la aprobación de los planos y estudios definitivos de cada ramal.

ART. 8.º — El Gobierno de la Provincia no acordará ramal o prolongación alguna durante quince años contados desde la fecha en que ésta venta quede perfeccionada en competencia con la red definitiva de estos ferrocarriles, sin dar previamente opción por cuatro meses al comprador para que se obligue a construirla. A los efectos de este artículo, se fija la zona de competencia dentro de la cual no podrán hacerse las concesiones en veinte kilómetros hacia cada lado de las vías que se venden o conceden a contar desde los cuarenta kilómetros de la Capital de la Provincia y a igual distancia del límite de la misma en la Capital Federal.

ART. 9.º — Declárase de utilidad pública la expropiación de los terrenos de propiedad particular que actualmente ocupen los ferrocarriles de la Provincia y de los necesarios para la construcción de los ramales y prolongación que se conceden al comprador. La Provincia transferirá gratuitamente al comprador la propiedad de los terrenos fiscales que se requieran para dichos ramales y prolongaciones, previa aprobación de su traza.

ART. 10. — El comprador usará gratuitamente la estación actual de los ferrocarriles en esta ciudad de La Plata y sus accesorios, vías, etc., hasta que construya la nueva estación a que se refiere el inciso 1.º del artículo 4.º del decreto de 16 de diciembre de 1889, en cuya oportunidad levantará y retirará por su cuenta los materiales fijos y móviles pertenecientes a la explotación.

ART. 11. — La empresa adquirente de los ferrocarriles de la Provincia y los que de cualquier manera la substituyan en sus derechos, quedan exentas de todo impuesto provincial y municipal por el término de veinte años. El Gobierno de la Provincia solicitará del Excelentísimo Gobierno de la Nación que se concedan a la empresa adquirente todas las franquicias y liberalidades acordadas a los ferrocarriles nacionales.

ART. 12. — El precio de compra estipulado en la cláusula segunda de este contrato, se pagará en el modo y forma que á continuación se expresa: se deducirá de los ocho millones ciento treinta y cuatro mil novecientas veinte libras, doce chelines, nueve peniques, o sean cuarenta y un millones de pesos oro sellado, el importe total de la deuda pendiente por los empréstitos que autorizaron las leyes de 4 de julio de 1882, 14 de noviembre de 1884 y 28 de mayo de 1888; y el saldo se entregará, la mitad en letras a noventa días y la otra mitad en letras a ciento ochenta días giradas por el Banco de Londres y Río de la Plata contra la casa matriz en Inglaterra, u otras letras bancarias a satisfacción del Poder Ejecutivo. La empresa adquirente se hará cargo del servicio de los tres empréstitos mencionados y mientras no los redima o pague íntegramente, libertando a la Provincia de toda responsabilidad, quedarán hipotecadas en favor de esta Provincia de Buenos Aires, por el importe de la deuda los mismos ferrocarriles que se enajenan. Las letras se entregarán y la obligación de hacer el servicio de los empréstitos comenzará en el acto en que se otorgue la escritura definitiva de venta.

ART. 13. — A los efectos del artículo sexto de este contrato, se reconoce como capital de la empresa: La suma de ocho millones ciento treinta y cuatro mil novecientas veinte libras esterlinas, doce chelines, nueve peniques, o sean 41 millones de pesos oro sellado, más el veinte por ciento sobre esa suma de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.º del decreto del 16 de enero del corriente año y todo el que en adelante justifique haber empleado para poner en buen estado los ferrocarriles actuales para las prolongaciones, ramales, adquisición de terreno, ensanches, vías auxiliares, dobles vías, material fijo y móvil, maestranzas, máquinas-útiles, tren rodante,

obras y enseres necesarios para la contrucción de las nuevas vías y explotación de toda la empresa.

ART. 14. — El comprador podrá disponer de la propiedad que adquiere como mejor convenga a sus intereses, vendiéndola o arrendándola en todo o en parte, cederla, gravarla y ejercitar libremente todos los derechos anexos al dominio con las únicas limitaciones que este contrato establece. Las transferencias de dominio por parte de la empresa adquirente, se harán con conocimiento del Poder Ejecutivo.

ART. 15. — Inmediatamente de firmada la escritura definitiva de compraventa, el Poder Ejecutivo pondrá en posesión al comprador de los ferrocarriles objeto de este contrato, y de todas sus pertenencias, nombrando al mismo tiempo un representante para que de acuerdo con el comprador practique el inventario de lo que se entregue y reciba. La diferencia que resultare entre dicho inventario y el que fué practicado por la Comisión de Contadores, que sirve de base para la venta, en más o en menos, se pagará por el comprador o se devolverá por el Gobierno inmediatamente. Al inventariar los materiales en depósito, se tendrá en cuenta aquellos que se hubieran empleado en nuevas construcciones, con posterioridad al inventario de la Comisión de Contadores y sólo se pagará o devolverá diferencia si ésta excediese del 10 por ciento en más o en menos en cada sección, especie y clase de material.

ART. 16. — La Provincia liquidará por su cuenta todas las obligaciones o créditos que tenga pendientes al día en que se firme la escritura definitiva de venta.

ART. 17. — Toda cuestión que se suscite entre el Gobierno y el comprador, o sus sucesores sobre interpretación o como consecuencia de este contrato, será dirimida por árbitros arbitradores nombrados uno por cada parte, los que designarán un tercero en el momento de constituirse para el caso de discordia. El tribunal arbitral deberá constituirse dentro de los treinta días de la aceptación del tercero y laudar dentro de los sesenta días siguientes a la providencia de autos. Si hubiera discordia, el tercero tendrá treinta días más para pronunciarse. El fallo de los árbitros será final y no habrá otro recurso contra él que el de la nulidad por haber laudado sobre cuestiones no comprometidas o fuera de término. Cada una de las partes pagará los honorarios del árbitro que designe, y los del tercero lo pagarán por mitad.

ART. 18. — El Poder Ejecutivo se obliga a someter este contrato inmediatamente a la Honorable Legislatura de la Provincia; y el comprador podrá rescindirlo si no fuere definitivamente aprobado por la Honorable Legislatura, antes del día 20 de mayo del corriente año.

ART. 19. — En el caso de rescisión prevista en el artículo anterior, o en el de desaprobación o si fuere aprobado, en el acto de otorgarse la escritura definitiva, se mandará devolver al comprador la suma de 1.200.000 pesos curso legal que depositó en el Banco de la Provincia en garantía de su propuesta. Siempre que en este contrato se habla de comprador o empresa

adquirente, se entiende el sindicato, representando por el señor H. G. Anderson. Presente al acto el señor Anderson, domiciliado en la Capital Federal, calle de la Piedad número 399, de estado soltero, mayor de edad, y de mi conocimiento de que doy fé, e impuesto del presente contrato *ad-referendum* manifestó su conformidad. Previa lectura de lo que precede S. E. el señor Gobernador y el compareciente ratificaron su contenido firmando con los testigos del acto que lo fueron don Juan A. Domínguez y don Andrés Baraldo, vecinos mayores de edad y de mi conocimiento de que doy fe. Sigue esta escritura a la de venta de chacras en Olavarría a favor de don Lorenzo Garay, al folio 575. — Testado — legalmente — no vale.

(Firmados): MAXIMO PAZ. — H. G. Anderson. — Juan A. Domínguez. — A. Baraldo. — (Hay un signo). — Ante mí: Joaquín E. Malarino, Escribano Mayor de Gobierno.

CONTRATO DEFINITIVO

En la ciudad de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, República Argentina, el día treinta del mes de junio de mil ochocientos noventa, reunidos en el despacho del Gobierno, por una parte su Excelencia el señor Gobernador de la Provincia ciudadano don Julio A. Costa, el señor Ministro de Obras Públicas don Luis García y el señor Director General de los Ferrocarriles del Estado don Julio D. Panthou, de cuyo carácter e identidad personal certifico yo el escribano autorizante, y por la otra don Henry G. Anderson, de estado soltero, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Buenos Aires, calle de Piedad 399, de cuyo conocimiento doy fe, expusieron: Que la Honorable Legislatura de la Provincia había sancionado con fecha 18 de septiembre de 1889 la ley que fué promulgada con fecha 23 del mismo mes y año que dice así:

ARTÍCULO 1.º — Autorízase al Poder Ejecutivo para enajenar por medio de licitación las líneas y empresa de los ferrocarriles de la Provincia con todos sus terrenos, vías, estaciones, talleres, tren rodante, telégrafos, a excepción de los denominados del Estado, material fijo y móvil y demás enseres de explotación bajo la base del capital medio que resulte del inventario que se practicará a los efectos de la venta.

ART. 2.º — Al dar cumplimiento a las disposiciones de la presente ley el Poder Ejecutivo queda autorizado para fijar: Primero: el plazo y forma de licitación, así como el depósito con que deba acompañarse cada propuesta; segundo: la forma, término y condiciones de la entrega, así como también el traspaso de todos los derechos que el ferrocarril tuviera sobre los terrenos ocupados por las vías, estaciones, talleres y demás dependencias; tercero: las condiciones, plazo y forma del pago del precio; cuarto: las restricciones sobre los fletes a cobrarse en lo sucesivo; quinto: el plazo y forma en que la Provincia podrá ejercitar el derecho de expropiar las líneas y empresa si se realizase su enajenación; sexto: el sometimiento a arbitraje de toda cuestión referente a la interpretación del contrato que se otorgue.

ART. 3.º — Los proponentes presentarán conjuntamente con su propuesta la relación de las prolongaciones complementarias de la red actual que estimen convenientes, las que deberán ejecutar dentro de los plazos que fije el Poder Ejecutivo y previa la aprobación por el mismo de las trazas respectivas.

ART. 4.º — El Poder Ejecutivo organizará el minimum de tarifas para cereales que deba cobrar la empresa compradora, determinando el aumento proporcional que pueda cobrar con relación a la cotización del oro. La empresa compradora se obligará también a acordar todos los beneficios que establece la ley de Centros Agrícolas, para el transporte de cereales, etc.

ART. 5.º — Si la enajenación se realizase, el Poder Ejecutivo podrá obligar a la Provincia: 1.º A exonerar al comprador de todo impuesto municipal y provincial por el término de veinte años; 2.º a solicitar del Excelentísimo Gobierno de la Nación la exoneración de los derechos de importación y demás franquicias acordadas a los ferrocarriles nacionales; 3.º a no acordar por el término de quince años, línea, ramal o prolongación alguna en competencia con la red definitiva de los ferrocarriles de la Provincia, sin dar previamente opción por cuatro meses al comprador para que se obligue a construirla; 4.º a los efectos del inciso anterior, se limita la zona de este ferrocarril a veinte kilómetros por costado a contar de los 40 kilómetros de la Capital de la Provincia y a igual distancia del límite de la misma con la Capital Federal; 5.º a conceder la propiedad y uso gratuito de los terrenos fiscales necesarios para toda obra de prolongación y declarar al mismo efecto, de utilidad pública, los terrenos particulares que fuesen necesarios, debiendo la expropiación hacerse en este caso por cuenta del comprador.

ART. 6.º — El producto de la enajenación, será destinado a cancelar los empréstitos que gravan a los ferrocarriles del Estado y cubrir el importe de la deuda del Gobierno al Banco de la Provincia, depositándose el excedente en el mismo establecimiento hasta tanto el Poder Ejecutivo solicite de la Honorable Legislatura la inversión que estime conveniente dar a dichos fondos.

ART. 7.º — El Poder Ejecutivo constituirá oportunamente una intervención especial para que liquide y clausure las operaciones de la Dirección General de los Ferrocarriles de la Provincia.

ART. 8.º — Verificada la enajenación el Poder Ejecutivo pasará una memoria a la Honorable Legislatura, especificando el producido de la venta y el destino que deba dársele.

ART. 9.º — Los gastos que se originen con motivo de esta ley se imputarán a la misma y serán cubiertos con los recursos de los Ferrocarriles de la Provincia. Por decreto de fecha 1.º de octubre del mismo año 1889, el Poder Ejecutivo nombró en comisión a los contadores que debían practicar el inventario y tasación según consta del siguiente decreto:

« Habiendo sido promulgada la ley de enajenación de los Ferrocarriles del Estado, y disponiendo el artículo que el precio que debe servir de base

para la licitación sea el que resulta del inventario y tasación que el Poder Ejecutivo debe mandar practicar; sin perjuicio de dictarse oportunamente las disposiciones reglamentarias de la mencionada ley señalando el plazo y forma y demás condiciones de la licitación,

El Poder Ejecutivo —

• DECRETA:

ARTÍCULO 1.º — Nómbrase en comisión a los señores contadores don Saturnino Márquez, don Palmiro Huergo, don Felipe Pita y don Claudio R. Pitt, para que procedan a practicar el inventario y tasación de los Ferrocarriles del Estado, para el desempeño de cuya comisión podrán proponer el personal auxiliar que creyeran necesarios.

ART. 2.º — La Dirección General de los Ferrocarriles y empleados de los mismos, pondrán a disposición de los contadores nombrados, todos los antecedentes y elementos de juicio que juzguen necesarios para el mejor desempeño de la comisión que se les encomienda.

ART. 3.º — Los contadores nombrados recibirán instrucciones verbales del Ministerio de Obras Públicas, debiendo practicar sus trabajos dentro de los treinta días de la fecha.

ART. 4.º — Comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial. — (Firmado): M. PAZ. — MANUEL GONNET ».

Practicada la operación, fué aprobada por decreto del Poder Ejecutivo de fecha 16 de diciembre del año citado, que se transcribe y dice así:

« Visto el precedente informe de la Comisión de Contadores encargados de practicar el inventario de los ferrocarriles de la Provincia en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1.º de la ley de fecha 23 de septiembre del corriente año, y considerando que la operación del inventario de los ferrocarriles del Estado, ha sido practicado con la prolijidad que requería asunto de tanta importancia, levantándose planos de las líneas y de sus diversas secciones, así como también planillas demostrativas del valor de cada sección, existencias en las estaciones, material rodante y su clase, vía y sus movimientos de tierra, obras de arte, construcciones, telégrafos, terrenos de propiedad o simplemente con posesión por parte del ferrocarril; y demás datos ilustrativos para poder apreciar el movimiento de cada localidad recorrida por la línea en extensión e importancia: que la Comisión de Contadores ha apreciado además el derecho de explotación calculándolo en un 30 por ciento del total del inventario, sólo como dato ilustrativo, según lo ha manifestado verbalmente al entregar su trabajo y no como antecedente de su valor real, pues que el derecho de explotación será apreciado por los proponentes en la licitación pública que se ordena en esta fecha, pudiendo cada licitante apreciarlo según los cálculos o estudios que haga de la importancia de la línea, reservándose por otra parte el Poder Ejecutivo el derecho de aceptar la propuesta más ventajosa o no aceptar ninguna: que el inventario de las existencias y valores asciende a la suma de 35.887.290 pesos 33 centavos oro sellado; que de tal suma debe deducirse el valor de las tierras mandadas reservar por nota de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, de fecha 11 de di-

ciembre de 1889, terrenos que son innecesarios para la explotación de la línea y que el Poder Ejecutivo autorizará su enajenación en remate público para atender al pago de créditos urgentes que debe abonar la Dirección, provenientes de pedidos extraordinarios de materiales, servicios de empréstitos, etc.

El Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

ARTÍCULO 1.º — Apruébase el inventario practicado por la Comisión de Contadores, debiendo servir de base para la venta de los ferrocarriles del Estado en licitación pública, la suma de 34.068.728 pesos 47 centavos oro sellado, que el valor total de las existencias, materiales y propiedad con deducción del valor de los terrenos a que se refiere el último considerando de esta resolución y el de la sección de Temperley a Cañuelas.

ART. 2.º — Ságuese a licitación pública y por separado la línea férrea de Temperley a Cañuelas con la base del valor que le ha asignado la Comisión de Contadores y que asciende a la suma de 755.089 pesos 71 centavos oro sellado.

ART. 3.º — La Comisión de Contadores continuará funcionando en el local de la Dirección General de los Ferrocarriles para suministrar a todos los interesados en la licitación, los datos o antecedentes que requieran, quedando autorizada para sacar copias fotográficas de los planos agregados, así como también para publicar en folletos los datos que consideren más ilustrativos para dar mayor publicidad al inventario. — (Fdo.): M. PAZ. — MA-
NUEL GONNET.

Reglamentando la ley de 23 de septiembre citada, el Poder Ejecutivo con fecha 16 de diciembre del mismo año, dictó los siguientes decretos:

Habiéndose presentado diversas propuestas al Poder Ejecutivo para la adquisición de la línea férrea de Temperley a Cañuelas y considerando:

Que el citado ramal de Temperley a Cañuelas es una línea independiente de la red general de los Ferrocarriles del Estado; que por situación y trayecto que recorre puede servir de base a una nueva red que partiendo de su extremo en Cañuelas ligue los puntos más importantes de la zona Sudoeste de la Provincia;

Que esta circunstancia permite creer que habrá mayor concurrencia de interesados en la licitación parcial de esta línea, pues que más de concurrir los que pretenden adquirir la red general, presentarán también propuestas los que han solicitado en compra al Poder Ejecutivo;

Que concurre a demostrar la necesidad de enajenar separadamente la línea de Temperley a Cañuelas y en un plazo más corto que el señalado para la licitación general, la situación en que se encuentra la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, que ha reclamado con urgencia al Poder Ejecutivo y en distintas oportunidades la provisión de fondos extraordinarios para satisfacer créditos exigibles, provenientes de la adquisición de materiales, etc., indicándose en las notas de esa Dirección, de fechas junio 22, julio 18, agosto 13 y noviembre 15 del corriente año, que tales fondos pueden obtenerse con el producido, de la venta del ramal de Temperley a Cañuelas;

que la ley de fecha 23 de septiembre del corriente año que autoriza al Poder Ejecutivo para la enajenación de los Ferrocarriles del Estado, le faculta igualmente para determinar la forma en que esa licitación ha de tener lugar,

El Poder Ejecutivo —

DECRETA:

ARTÍCULO 1.º — Sácase a licitación pública la enajenación de la línea férrea de Temperley a Cañuelas, con exclusión de todo material rodante y de acuerdo al inventario practicado por la Comisión de Contadores, aprobado por decreto de esta fecha, bajo las condiciones siguientes: Primera: La licitación tendrá lugar el día 4 de febrero de 1890, debiendo presentar las propuestas cerradas antes de las dos de la tarde del día designado acompañándose cada una de ellas con un certificado que acredite haber depositado en el Banco de la Provincia la suma de cien mil pesos moneda nacional en dinero efectivo o en títulos de rentas de la Provincia, por su valor nominal. Toda propuesta que no se presente a la hora designada y en las condiciones establecidas, no será tomada en consideración, ni se anotará en el acta que al efecto se levantará, por el Escribano Mayor de Gobierno; Segunda: La licitación tendrá lugar en el salón del Ministerio de Obras Públicas y las propuestas serán abiertas por el Ministro de Obras Públicas, en presencia de los interesados y del público que quiera concurrir; Tercera: Toda propuesta que se presente deberá ofrecer una suma que exceda a la de 755.689 pesos 71 centavos oro, que es la base que se fija para la licitación, de acuerdo al inventario practicado por la Comisión de Contadores en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo primero de la ley fecha 23 de septiembre del corriente año y el precio ofrecido será el único factor que el Poder Ejecutivo tomará en cuenta en cada propuesta, teniendo por no existente cualquier otra cláusula que altere las bases de la ley o del presente decreto. A pesar de las modificaciones que se propongan los licitantes, quedan obligados a cumplir la licitación o perder el depósito dado en garantía, sin que puedan alegar que han ofrecido precio bajo otras condiciones que las establecidas.

ART. 2.º — Aprobada y adjudicada la licitación al mayor postor, el Poder Ejecutivo ordenará la entrega al comprador de la citada línea de Temperley a Cañuelas una vez efectuado el pago de la mitad del precio ofrecido, extendiendo escritura de venta al hacerse la entrega de la dicha mitad de precio, la que abonará el comprador dentro de los ocho días siguientes a la fecha del decreto aprobatorio de la licitación en oro efectivo, o en letras a satisfacción del Poder Ejecutivo. La otra mitad del precio la abonará el comprador dentro del plazo que le señale el Poder Ejecutivo, una vez levantados los gravámenes que pesan sobre esa línea. El comprador abonará además el interés del 5 por ciento anual sobre esta última suma, desde la fecha de la entrega de la línea férrea y hasta la cancelación del precio ofrecido y aceptado por el Poder Ejecutivo.

ART. 3.º — Al efectuar la enajenación, la Provincia se obliga a entregar a la empresa compradora: la vía, estaciones, terrenos y demás dependencias de la misma, con exclusión del material rodante y del hilo del telégrafo del

Estado, en la forma establecida por el inventario practicado por la Comisión de Contadores que está a disposición de los interesados en las oficinas de la Dirección General de Ferrocarriles de la Provincia.

ART. 4.º — El Poder Ejecutivo hará igualmente traspaso de todos los derechos de propiedad o de posesión que los Ferrocarriles del Estado tuvieren sobre las tierras, edificios ocupados o destinados para vías, estaciones, etc., que pertenezcan al ramal de Temperley a Cañuelas, otorgando a la empresa compradora título que acredite que se substituye en los derechos del Estado sobre tales bienes.

ART. 5.º — La Provincia se reserva el derecho de expropiar la línea férrea que se enajena transcurridos cuarenta años de la fecha de la enajenación.

ART. 6.º — Los fletes a cobrarse en lo sucesivo por la empresa se sujetarán al sistema de unificación de tarifas que la Provincia adopte. Si esa ley no fuera sancionada por la Honorable Legislatura, el Estado se reserva el derecho de intervenir en la fijación de tarifas cuando el producido del ferrocarril exceda del 10 por ciento. A este efecto se reconoce como capital, el de la enajenación y todo el que en adelante se introduzca con conocimiento del Poder Ejecutivo, para nuevas vías, adquisición de tierras, construcciones, material rodante, etc.

ART. 7.º — Las tarifas para cereales serán las que actualmente rigen para los ferrocarriles del Estado, con el aumento proporcional por la depreciación del papel moneda en la forma establecida por el acuerdo del Directorio de fecha 11 de julio del año 1889.

ART. 8.º — Las propuestas que se presenten podrán acompañar un plano por duplicado y relación de las prolongaciones a la línea actual, designando los puntos de arranque y término de tales prolongaciones, e indicando los puntos intermedios que ha de recorrer. El Poder Ejecutivo determinará oportunamente con la empresa el plazo dentro del cual deban presentarse los estudios definitivos y ejecutarse la construcción. Los plazos para la construcción de estudios definitivos no podrán exceder de ocho meses por cada 200 kilómetros o fracción de vía simple o doble, y dieciséis meses para la construcción de la misma extensión kilométrica.

ART. 9.º — Verificada la enajenación, la empresa que adquiere la línea de Temperley a Cañuelas, queda exenta de todo impuesto provincial o municipal por el término de veinte años y el Poder Ejecutivo solicitará del Excmo. Gobierno de la Nación la exoneración de los derechos de importación de los materiales que sean necesarios y que introduzcan del extranjero y las demás franquicias acordadas a los ferrocarriles nacionales.

ART. 10. — Declárase de utilidad pública a los efectos de la expropiación, los terrenos que fueren necesarios para la construcción de nuevas líneas o prolongaciones que quiera hacer la empresa compradora, previa la aprobación de los planos por el Poder Ejecutivo. En cuanto a los terrenos fiscales, se concederá la propiedad y uso gratuito de los que necesitare la empresa siem-

pre que no fueran indispensables o convenientes para otras obras de utilidad pública de la Provincia.

ART. 11. — Toda cuestión que se suscite entre la empresa compradora y el Poder Ejecutivo con motivo de la interpretación del contrato que se otorgue, será dirimida por un tribunal de árbitros nombrados dos por cada parte los que elegirán un tercero para caso de discordia. El tribunal arbitral una vez nombrado se constituirá a los treinta días de la aceptación de los cargos, sometiéndose al compromiso que se otorgue y laudaran a los sesenta días siguientes de la providencia de autos.

ART. 12. — Bajo las bases indicadas y en el concepto de que todo interesado podrá tomar los datos que juzgue convenientes en la Dirección de los Ferrocarriles del Estado o en la oficina de la Comisión de Contadores, encargada de verificar el inventario, la Provincia realiza la licitación pública, reservándose el Poder Ejecutivo la facultad de aceptar la propuesta más ventajosa o no aceptar ninguna.

ART. 13. — Publíquese en diez diarios de esta ciudad y de la ciudad de Buenos Aires hasta el día señalado para la licitación. — (Fdo.): M. PAZ. — MANUEL GONNET. »

« La Plata, diciembre 16 de 1889. — Autorizando la ley fecha 23 de septiembre del corriente año la enajenación de los ferrocarriles del Estado y determinando la misma que al dar cumplimiento a sus disposiciones, el Poder Ejecutivo queda igualmente autorizado para fijar el plazo, forma de la licitación, depósito con que debe acompañarse cada propuesta, firma y condiciones de la entrega y pago de precio, restricciones de los fletes a cobrarse en lo sucesivo, plazo en que la Provincia podrá ejercitar el derecho de expropiación de las líneas, minimum de tarifas para cereales, exoneración de impuestos y demás condiciones que la misma ley establece,

El Poder Ejecutivo —

DECRETA:

ARTÍCULO 1.º — Sácase a licitación pública la enajenación de los Ferrocarriles del Estado, en la forma y bajo las condiciones siguientes: Primera: La licitación tendrá lugar el día 18 de marzo de 1890, debiendo presentarse las propuestas cerradas antes de las dos de la tarde del día designado, acompañadas cada una de ellas en un certificado en que acredite haber depositado en el Banco de la Provincia la suma de un millón doscientos mil pesos moneda nacional en dinero efectivo o en títulos de rentas de la Provincia por su valor nominal. Toda propuesta que no se presente a la hora designada y en las condiciones establecidas no será tomada en consideración ni se anotará en el acta que al efecto se levantará por el Escribano Mayor de Gobierno; Segunda: La licitación tendrá lugar en el salón del Ministerio de Obras Públicas y las propuestas serán abiertas por el Ministro de Obras Públicas en presencia de los interesados y del público que quiera concurrir al acto; Tercero: Toda propuesta que se presente deberá ofrecer por la adquisición de los ferrocarriles una suma que exceda a la de treinta y cuatro millones setenta y ocho mil setecientos veintiocho pesos cuarenta y siete.

tavos oro sellado, que es la base que se fija para la licitación, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo primero de la ley de 23 de septiembre del corriente año, y el precio ofrecido será el único factor que el Poder Ejecutivo tomará en cuenta en cada propuesta, teniendo por no existente cualquier otra cláusula que altere las bases de la ley o del presente decreto. A pesar de las modificaciones o cláusulas que propongan los licitantes, quedan éstos obligados a cumplir la licitación, si le fuera adjudicada, o perder el depósito dado en garantía.

ART. 2.º — Aprobada y modificada la licitación al mayor postor, el Poder Ejecutivo ordenará la entrega de los ferrocarriles del Estado al comprador la que se efectuará por la Dirección General de los Ferrocarriles, con sujeción al inventario practicado por la Comisión de Contadores, aprobado por decreto de esta fecha. La entrega se efectuará una vez que el comprador abone el 50 por ciento del precio ofrecido, al contado o en letras a satisfacción del Poder Ejecutivo la mitad a noventa días y el resto a ciento ochenta días, hecho lo cual el Poder Ejecutivo extenderá la correspondiente escritura de venta. El abono de la suma indicada lo verificará el comprador dentro de los quince días siguientes a la fecha de la adjudicación, bajo apercibimiento de perder a favor del tesoro del Estado la cantidad que hubiera depositado en garantía. El 50 por ciento restante ofrecido lo entregará el comprador dentro del plazo que le señale el Poder Ejecutivo una vez levantado los gravámenes que pesan sobre los Ferrocarriles del Estado, debiendo la empresa compradora, hacerse cargo del servicio de intereses de los empréstitos autorizados por las leyes de fechas julio 4 de 1882, 14 de noviembre de 1884, y 28 de mayo de 1888, desde el día en que se reciba del ferrocarril, pudiendo el Poder Ejecutivo tomar las seguridades que juzgue convenientes hasta la total entrega del precio. Queda a opción de la empresa compradora hacerse cargo del servicio de los empréstitos que pesen sobre los ferrocarriles, libertando al Estado de toda obligación ulterior. En este caso el excedente entre el precio ofrecido y las sumas que el Estado adeuda por los empréstitos citados, se pagará por la empresa compradora al contado en letras a satisfacción del Poder Ejecutivo la mitad a noventa días y el resto a ciento ochenta días.

ART. 3.º — Al efectuar la enajenación, la Provincia se obliga a entregar a la empresa compradora todas las vías, estaciones, maestranzas, material rodante y demás efectos de los ferrocarriles del Estado que resulten del inventario practicado por la Comisión de Contadores con los desperfectos naturales del uso que tuvieran, así también los materiales de construcción en depósito, cualquiera que sea la cantidad que en más o en menos resulte después de practicado el inventario y en el momento de la entrega, siempre que la diferencia no exceda del diez por ciento. El Estado hará igualmente trapaso a la empresa compradora de todos los derechos posesorios o de propiedad sobre las tierras, edificios ocupados o destinados para vías, estaciones, depósitos, etc., otorgando a la empresa compradora título que acredite que se substitye en los derechos del Estado sobre tales bienes.

ART. 4.º — Exceptúase de la enajenación: Primero: Estación actual de La Plata, dependencias y terrenos que la ocupan, así como también las vías comprendidas entre dicha estación y la calle 1 y 80, debiendo la empresa constructora construir a su costa y dentro de los tres años siguientes una estación de primera clase para pasajeros, encomiendas y carga, bajo los planos que serán aprobados por el Poder Ejecutivo en una superficie de terrenos fiscales de 40.000 metros cuadrados situados entre las calles 80, 1 y 40, que será cedido a la empresa compradora sin retribución alguna por parte de ésta. Segundo: La línea conocida por de Circunvalación, que sale de Tolosa hasta el kilómetro 11 de la vía del ferrocarril a la Magdalena, así como todas las líneas del puerto de la Ensenada, tierras y dependencias que correspondan a esta vía. Tercero: El ramal que sale de Temperley a Cañuelas, con todos sus terrenos, dependencias y elementos adjudicados a esta línea en el inventario practicado por la Comisión de Contadores. Cuarto: Los terrenos siguientes: En el Once de Septiembre, 4 lotes con 28.564 metros 65 centímetros, en las calles Bustamante y Gauna, Gauna y Laprida, Anchorena y Piedras y Victoria y Rivadavia. En Almagro: un lote con 3.384 metros veinte centímetros. En Suipacha, idem, idem, 37.335 metros 20 centímetros. En Chivilcoy, idem idem 89.991 metros 26 centímetros; en Bragado, idem, idem, 5.556 metros con 52 centímetros. En Alberti, idem, idem, 96.560 metros. En Larrea, idem, idem, 96.560 metros. En Olascoaga, idem, idem, 132.000 metros. En Nueve de Julio, idem, idem, 60.006 metros. En Morón, 25.000 metros. En Tolosa, 143.766 metros. En Estación Gutiérrez, 18.750 metros. En Temperley, 53.250 metros. En Florencio Varela, 15.000 metros. En San Justo, 32.839 metros. En General Hornos, 13.800 metros. En Lobos, 123.553 metros. En Melchor Romero, 129.183 metros. En el kilómetro 2, más 362 metros a kilómetro 3 más 525 metros, ramal Luján a Pergamino, 104.769 metros. En Sarmiento, 132.200 metros. En Anchorena, 132.700 metros. En el kilómetro 159, más 149 metros, 50 centímetros, a kilómetro 160, más 356 metros 60 centímetros; 8.234 metros con 38 centímetros. Del kilómetro citado a kilómetro 161, más 189 metros 62 centímetros: 158.908 metros. En el kilómetro 163, más 632 metros, a kilómetro 164, más 124 metros, 32.208 metros. En el kilómetro 164, más 717, a kilómetro 164, más 733 con 40 centímetros, 8.693 metros. En Rojas, 81.613 metros. En Echevarría, 132.700 metros. En Junín, seis lotes con 166.519 metros. En Conesa, 132.700 metros. En el kilómetro 10 más 949 metros 80 centímetros, a kilómetro 11 más 823 metros 55 centímetros, 10.254 metros. En el kilómetro 22, más 617 metros, 60 centímetros, a kilómetro 22, 962 metros 70 centímetros, 6.527 metros. En el kilómetro 23, más 354 metros 70 centímetros a kilómetro 23 más 770 metros con 65 centímetros, 102.059 metros. En San Nicolás, 11 lotes, 26.615 metros.

ART. 5.º — Enajenados los Ferrocarriles del Estado, la Provincia podrá ejecutar el derecho de expropiar las líneas y empresa, transcurridos cuarenta años de la fecha de la enajenación.

ART. 6.º — Los fletes a cobrarse por la empresa compradora, se sujetarán al sistema de unificación de tarifas que la Provincia adopte. Si el ley no

fuera sancionada por la Honorable Legislatura, el Estado se reserva el derecho de intervenir en la fijación de tarifas, cuando el producido del ferrocarril exceda del diez por ciento. A este efecto se reconoce como capital, el de la enajenación y todo el que en adelante se introduzca con conocimiento del Poder Ejecutivo para nuevas vías, adquisición de tierras, construcciones, material rodante, etc. Las tarifas para cereales serán las que actualmente rigen para los ferrocarriles del Estado, con el aumento proporcional por la diferenciación en papel moneda, en la forma establecida por el acuerdo del Directorio de los ferrocarriles, fecha 11 de julio de 1889.

ART. 7.º — Los proponentes podrán acompañar con sus propuestas un plano por duplicado y relación de las prolongaciones complementarias de la red actual, designando los puntos de arranque y término de tales prolongaciones con expresión de los puntos intermedios que han de recorrer. El Poder Ejecutivo determinará oportunamente y de acuerdo con la empresa compradora el plazo dentro del cual deban presentarse los estudios definitivos y ejecutarse la construcción. Los plazos para la presentación de los estudios definitivos no podrán exceder de ocho meses por cada doscientos kilómetros de vía simple o doble y de diez y seis meses para la construcción de la misma extensión kilométrica.

ART. 8.º — Realizada la enajenación los poderes públicos de la Provincia no acordarán por el término de quince años, línea, ramal o prolongación alguna en competencia con la red definitiva de los ferrocarriles del Estado, entendiéndose que esta renuncia de derechos por parte del Estado, se limita a 20 kilómetros por costado de la línea actual, a contar desde los 40 kilómetros de la Capital de la Provincia y a igual distancia del límite de la Capital de la República, sin dar previamente opción por cuatro meses al comprador para que se obligue a construirla. Si notificada la empresa, se negare a construirla por su cuenta o no contestara dentro del término señalado, los poderes públicos quedan autorizados para acordar la concesión a otra empresa que lo solicite, en la forma que lo creyere oportuno.

ART. 9.º — Declárase de utilidad pública a los efectos de la expropiación los terrenos que fueran necesarios para la construcción de nuevas líneas, ramales o prolongaciones que quiera efectuar la empresa compradora, previa la aprobación de los planos por el Poder Ejecutivo. En cuanto a los terrenos fiscales se concederá la propiedad y uso gratuito de los que necesitare la empresa siempre que no fueran indispensables o convenientes para otras obras de utilidad pública de la Provincia.

ART. 10. — Verificada la enajenación, la empresa que adquiriera los Ferrocarriles del Estado queda exenta de todo impuesto provincial y municipal por el término de veinte años y el Poder Ejecutivo solicitará del Exmo. Gobierno de la Nación, la exoneración de los derechos de importación de los artículos que le fueran necesarios introducir del extranjero, así como también las demás franquicias acordadas a los ferrocarriles nacionales.

ART. 11. — Toda cuestión que se suscite entre la empresa compradora y el Poder Ejecutivo con motivo de la interpretación del contrato que se otorga

gue, será dirimida por un tribunal de árbitros nombrados uno por cada parte los que elegirán un tercero para casos de discordia. El tribunal arbitral una vez nombrado se constituirá a los treinta días de la aceptación de los cargos, sometiéndose al compromiso que se otorgue y laudarán a los sesenta días siguientes a la providencia de autos.

ART. 12. — Todas las cuentas pendientes a la fecha de la entrega, como toda suma a cobrar se liquidará por la Provincia, a cuyo efecto se constituirá oportunamente una comisión que liquide y clausure las operaciones de los ferrocarriles del Estado.

ART. 13. — Bajo las bases indicadas y en el concepto de que todo interesado podrá tomar los datos que juzgue convenientes en la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, o en la oficina de la Comisión de Contadores encargada de efectuar el inventario, la Provincia llama a licitación pública, reservándose el Poder Ejecutivo el derecho de aceptar la propuesta más ventajosa o de no aceptar ninguna.

ART. 14. — Publíquese en diez diarios de la Capital y de la ciudad de Buenos Aires, la ley de fecha 23 de septiembre del corriente año y el presente decreto, comuníquese, etc. — (Firmado): M. PAZ. — MANUEL B. GONNET ».

« La Plata, enero 16 de 1890. — Habiendo sido consultado el Poder Ejecutivo sobre el alcance e interpretación de algunas cláusulas establecidas en el pliego de condiciones para la enajenación de los ferrocarriles del Estado en licitación pública, y deseando el Poder Ejecutivo dejar establecidas dichas bases de una manera clara que permita a los interesados ocurrir a la licitación sin que alteren en sus propuestas las condiciones señaladas a fin de solo tomar en cuenta el mayor precio que se ofrezca, el Poder Ejecutivo, ampliando los términos del decreto, fecha 16 de diciembre de 1899, decreta:

ARTÍCULO 1.º — El licitador que adquiera en compra los Ferrocarriles del Estado, tendrá derecho de expropiar los terrenos que actualmente poseen los mencionados ferrocarriles y que no hubieran sido escriturados a su favor.

ART. 2.º — La unificación de las tarifas a que se refiere la base sexta, se efectuará por la oficina o departamento que tenga a su cargo la dirección de los ferrocarriles de acuerdo con las distintas empresas de jurisdicción de la Provincia.

ART. 3.º — El capital de la empresa adquirente a los efectos de la cláusula sexta, será el de la enajenación entendiéndose comprendido en este además, el de emisión de títulos si fuera sociedad y gastos inherentes para la colocación cuyos gastos no podrán exceder de un veinte por ciento sobre el capital de adquisición.

ART. 4.º — Estas cláusulas rigen también para la licitación del ramal de Temperley a Cañuelas.

ART. 5.º — Hágase saber insertándose en los periódicos que publican los avisos de licitación para la enajenación de los Ferrocarriles del Estado. — (Fdo.): M. PAZ. — MANUEL B. GONNET. »

En mérito de las resoluciones que quedan transcriptas, tuvo lugar el acto de la licitación del ramal de Temperley a Cañuelas con fecha 4 de febrero del año actual, presentándose dos propuestas para su adquisición, una de los señores R. Olivier y Compañía y otra por Samuel B. Hale y Compañía en representación de A. Henderson la primera por 760.000 pesos oro sellado, y la segunda por 780.000 pesos oro sellado. Tomando en consideración las dos propuestas presentadas, el Poder Ejecutivo dictó con fecha 11 de febrero del corriente año la siguiente resolución: «Habiendo tenido lugar la licitación para la venta del ramal de Temperley a Cañuelas el día señalado por el decreto de fecha diez y seis de diciembre de mil ochocientos ochenta y nueve, presentándose las propuestas de R. Olivier y Compañía y Nicolás Bower en representación de don A. Henderson; y considerando: Que el Directorio de los Ferrocarriles del Estado, solicitó del Poder Ejecutivo en distintas ocasiones se enajenara la mencionada línea para con su producido cubrir las sumas que adeuda la Dirección; que es conveniente que antes de la enajenación de las líneas generales se cancele la deuda flotante a fin de que la operación pueda efectuarse sin entorpecimiento alguno, para cuyo fin el Directorio cuenta con los fondos provenientes de esta venta y la de los terrenos que se reservara de la licitación; que dado el producido de la línea de Temperley a Cañuelas desde que se libró al servicio público hasta la fecha, el Estado no puede esperar ofertas en mejores condiciones que las que se han presentado después de haberse publicado ampliamente los avisos de licitación; por estas consideraciones y en atención a que la propuesta más alta del señor Nicolás Bower en representación del señor Henderson excede en la suma de 24.310 pesos 29 centavos oro sellado de la base fijada para la licitación, el Poder Ejecutivo, resuelve: Aceptar dicha propuesta con el derecho de construir la línea a que se refiere el plano acompañado, que solicita en uso de la facultad que le acuerda la base octava de las bases publicadas. — (Firmado): M. PAZ. — MANUEL B. GONNET. »

Para legalizar la operación se otorgó la respectiva escritura de propiedad a favor del comprador señor Henderson, con fecha 11 de marzo del año actual al folio 311 v. de este mismo protocolo. Llevando adelante las mismas prescripciones de la ley transcriptas de fecha 23 de septiembre de 1889, y decretos de su referencia respecto de la licitación para la enajenación de las líneas generales, tuvo lugar el acto según consta de la diligencia que se transcribe:

« En la ciudad de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, a 18 días del mes de marzo de 1890, hallándose en su despacho el señor Ministro de Obras Públicas doctor don Manuel B. Gonnet, ante mí Escribano Mayor de Gobierno, se procedió a la apertura de las propuestas presentadas para la adquisición de los ferrocarriles de la Provincia. Las propuestas presentadas hasta las dos de la tarde en que se labra la presente acta, son las siguientes: Primera: La de don Henry G. Anderson, en representación de un sindicato formado en Londres que ofrece la suma de 34.100.000 pesos oro sellado por todas las vías, tren rodante, talleres, etc. Acompaña al efecto y en cumplimiento del decreto de licitación un certificado de depósito del Banco de la

Provincia, a la orden del señor Ministro de Obras Públicas por la suma de 1.200.000 moneda nacional; Segunda: La de los señores Samuel B. Hale y Compañía, en representación de don Alejandro Henderson, con el depósito correspondiente en dinero efectivo de 1.200.000 moneda nacional. Dichos señores a nombre de su representado ofrecen la cantidad de 35.000.000 oro sellado por la adquisición de los ferrocarriles de la Provincia. Acompañan dos planos de las ampliaciones que solicitan. Con lo que terminó el acto firmando el señor Ministro y los señores proponentes ante mí de que doy fe. (Firmados): MANUEL B. GONNET. — *Samuel B. Hale y Cía. y — H. G. Anderson* (siguen otras firmas de personas que presenciaron el acto), ante mí *Joaquín E. Malarino*, Escribano Mayor de Gobierno. »

Usando el Poder Ejecutivo del derecho que se había reservado de aceptar la propuesta más ventajosa o de no aceptar ninguna, dictó en 28 de marzo el siguiente decreto:

« Visto el resultado de la licitación para la venta de los Ferrocarriles del Estado, celebrada el día 18 del corriente; y considerando: Primero, que en el decreto de fecha 16 de diciembre de 1889 el Poder Ejecutivo estableció las cláusulas que debían servir de base para la licitación, rodeando a este acto de todas las garantías en defensa de los intereses del Estado, nombrando una Comisión de Contadores para el inventario de los bienes y creando una oficina especial destinada a suministrar los datos que requiriesen el público y los interesados en la compra. Segundo, que el Poder Ejecutivo desea ofrecer la oportunidad de una nueva licitación para rodear de la mayor garantía posible los intereses del Estado, acordando así un nuevo plazo para que concurran a este acto las empresas que pudieran formarse y en uso de la facultad que le acuerda el artículo 12 del decreto reglamentario de fecha 16 de diciembre último,

El Poder Ejecutivo —

DECRETA:

ARTÍCULO 1.º — Rechazar las propuestas presentadas y llamar a una nueva licitación bajo las bases y condiciones establecidas en el decreto ya citado, para el día 14 de agosto próximo.

ART. 2.º — Devuélvanse a los interesados los depósitos que han consignado en garantía de la efectividad de sus propuestas.

ART. 3.º — Comuníquese, etc. — (Firmado): M. PAZ. — MANUEL B. GONNET. »

En este estado el señor Anderson ocurrió nuevamente al Poder Ejecutivo manifestando: Que oportunamente al rechazo de su propuesta el sindicato que representa lo había autorizado para mejorarla, ofreciendo, como en efecto ofrecía por la adquisición de los Ferrocarriles de la Provincia, con todas sus vías, estaciones, maestranzas, máquinas, útiles, tren rodante, material fijo y móvil, edificios, terrenos, existencias y accesorios de todo género correspondientes a las líneas en explotación como a las en construcción la suma de 41.000.000 de pesos oro sellado, equivalente a 8.134.920 libras 12 chelines 9 peniques; Que el sindicato se haría cargo del servicio de los empréstitos a que estaban gravados dichos ferrocarriles; Que el importe total de

los empréstitos sería deducido del precio ofrecido y el excedente que resultara de la liquidación, correspondería al Superior Gobierno en la forma establecida por la licitación y sería pagado la mitad en letras a noventa días y la otra mitad en letras a ciento ochenta días dados por el Banco de Londres y Río de la Plata contra la casa matriz de Londres o en otras letras bancarias a satisfacción del Superior Gobierno; Que en uso de la facultad que le acordaba el artículo 7.º del decreto de 16 de diciembre de 1889, el sindicato se proponía construir los siguientes ramales: Lobos a Cañuelas; Saladillo a Guaminí; Carhué a Trenque Lauquen; Bragado a Lincoln y Pergamino a Melincué; comprometiéndose el sindicato a suministrar al Superior Gobierno en tiempo oportuno y de acuerdo con el citado decreto de 16 de diciembre, los estudios y planos correspondientes; que sería entendido que el sindicato se serviría de la estación actual de esta ciudad de La Plata, dependencias y terrenos que ocupan así también como de las vías comprendidas entre dicha estación y las calles 1 y 80, durante el término que fuese necesario emplear en la construcción de la nueva estación a que se refiere el inciso 1.º del artículo 4.º del decreto de diciembre de 1889; que de acuerdo con la ley de 23 de septiembre y decretos reglamentarios — previa las modificaciones que fueran requeridas por ser su propuesta fuera de licitación — y con facultad por parte del sindicato de poder enajenar o arrendar a perpetuidad a otras compañías, las líneas que no le conviniera explotar o que queden en distritos que a aquéllas correspondan, pedía se le tuviese por presentado en forma, para cuyo efecto acompañaba un certificado del Banco de la Provincia del que constaba haber depositado la suma de 1.200.000 pesos moneda nacional de curso legal como garantía de su propuesta. Al pie de esa propuesta el Poder Ejecutivo dictó la siguiente resolución: « La Plata, abril 24 de 1890. Apruébase *ad-referendum* la precedente propuesta y elévese a la Honorable Legislatura el mensaje acordado. — (Firmado): M. PAZ. — MANUEL B. GONNET ».

En consecuencia, con fecha 28 del mismo mes de abril del corriente año se otorgó el contrato *ad-referendum* al folio 574 de este propio registro, elevándose en el mismo día con el mensaje de estilo a la Honorable Legislatura para su aprobación. El tenor de ese contrato *ad-referendum* es como sigue:

En esta ciudad de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, reunidos en el despacho del Exmo. Gobernador de la Provincia, el día 28 de abril de 1890, su Excelencia el señor Gobernador de la Provincia ciudadano don Máximo Paz, por una parte, y el señor don H. G. Anderson, por la otra, el primero expuso:

Que con fecha 18 de septiembre de 1889 la Honorable Legislatura de la Provincia había sancionado la ley promulgada por el Poder Ejecutivo con fecha 23 del mismo mes y año, autorizando la enajenación a perpetuidad de las líneas y empresa de los Ferrocarriles del Estado:

Que en cumplimiento de esta ley el Poder Ejecutivo dictó los decretos de 16 de diciembre del mismo año y 16 de enero de 1890;

Que llegado el día y hora de la licitación, se presentaron dos propuestas en las condiciones establecidas en los decretos citados, una subscripta por Samuel B. Hale y Cía. en representación de A. Henderson ofreciendo

35.000.000 de pesos oro sellado, y otra subscripta por H. G. Anderson ofreciendo 34.100.000 pesos;

Que el Poder Ejecutivo haciendo uso del derecho que se había reservado en la última parte del artículo 13 del decreto del 16 de diciembre de 1889, resolvió con fecha 28 de marzo de 1890 no aceptar ninguna de las propuestas presentadas;

Que con fecha 19 de abril del corriente año don H. G. Anderson, se presentó ante el Poder Ejecutivo por cuenta y orden de un sindicato de Londres formulando una propuesta de compra de las líneas y empresa de los ferrocarriles de la Provincia por la suma de 41.000.000 de pesos oro sellado, depositando en garantía de la propuesta la suma de 1.200.000 pesos moneda nacional en el Banco de la Provincia;

Que esa propuesta fué aceptada por el Poder Ejecutivo en los términos del decreto de fecha 24 del corriente mes y año que dice así: «Aprobábase *ad-referendum* la precedente propuesta y elévese a la Honorable Legislatura el mensaje acordado. — (Fdo.): M. PAZ. — MANUEL B. GONNET».

Que en consecuencia de lo relacionado que consta del expediente número 19.831, que pasa para su archivo al Ministerio de Obras Públicas, y en cumplimiento del último decreto transcripto, su Excelencia el señor Gobernador de la Provincia ciudadano don Máximo Paz, administrador general de los bienes del Estado, por una parte, y don H. G. Anderson, como representante del sindicato de Londres, a que se ha hecho referencia, por otra, han acordado y otorgan el siguiente contrato *ad-referendum*:

ARTÍCULO 1.º — El señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, como representante del Estado, vende a perpetuidad las líneas y empresa de los ferrocarriles de la Provincia, con todos sus terrenos, vías, estaciones, talleres, tren rodante, telégrafos (excepción hecha de los denominados del Estado), material fijo y móvil y demás enseres de explotación y construcción con arreglo al inventario practicado por la Comisión de Contadores, nombrados por decreto de primero de octubre de mil ochocientos ochenta y nueve y que fué aprobado por decreto de 16 de diciembre del mismo año.

ART. 2.º — El señor H. G. Anderson compra por cuenta del Sindicato que representa, los referidos ferrocarriles de la Provincia con todas sus pertenencias, por la suma de ocho millones ciento treinta y cuatro mil novecientas veinte libras esterlinas, doce chelines, nueve peniques o sean cuarenta y un millones de pesos oro sellado pagaderos en las condiciones y plazos que se estipulan en este contrato.

ART. 3.º — El señor Gobernador de la Provincia a nombre del Estado que representa, se obliga a entregar al señor H. G. Anderson o a quien lo represente, las vías, estaciones, maestranzas, máquinas-útiles, tren rodante, material fijo y móvil, edificios, terrenos, existencias y accesorios de todo género, correspondientes a las líneas en explotación y construcción con arreglo al inventario aprobado por decreto de 16 de diciembre de 1889, con los desperfectos naturales del uso que tuvieran, así como los materiales de construcción en depósito cualquiera que sea la cantidad que en más o en menos

resulte después de practicado nuevo inventario para la entrega. Igualmente se obliga a traspasar al comprador todos los títulos de dominio, posesión o de cualquier otra naturaleza que tenga el Estado sobre los terrenos ocupados por las vías y estaciones, edificios, depósitos, etc., de manera que el comprador se substituya a la Provincia en todos los derechos que ésta tenga o pueda tener sobre tales bienes. Se exceptúa de la obligación de entregar las líneas y terrenos enumerados en el artículo cuarto del decreto de 16 de diciembre del año próximo pasado.

ART. 4.º — La Provincia de Buenos Aires no podrá ejercitar el derecho de expropiación de las líneas que son objeto de este contrato hasta después de transcurridos cuarenta años desde la fecha en que sea definitivamente consumada la venta.

ART. 5.º — La empresa compradora queda sujeta al sistema de unificación de tarifas que se establece en el decreto de 16 de enero del corriente año; pero en ningún caso podrá ser obligada a someterse a una tarifa menor que la que rija en los demás ferrocarriles particulares que hoy día existen en la Provincia. Las tarifas para cereales serán las que actualmente rigen para los ferrocarriles del Estado con el aumento proporcional por la depreciación de la moneda de curso legal en la forma establecida por el acuerdo del Directorio de los Ferrocarriles de fecha 11 de julio de 1889.

ART. 6.º — Siempre que los ferrocarriles a que se refiere este contrato, produzcan más del diez por ciento de utilidad sobre el capital invertido, el Gobierno podrá intervenir en las tarifas para rebajar a su justo límite después de oída la empresa.

ART. 7.º — Se concede al comprador la construcción y explotación de los ramales siguientes: Primero: Lobos a Cañuelas. Segundo: Saladillo a Guaminí. Tercero: Carhué a Trenque Lauquen. Cuarto: Bragado a Lincoln. Quinto: Pergamino en dirección a Melincué hasta el límite del territorio de la Provincia. Los planos y estudios definitivos de estos ramales, serán presentados dentro de los 18 meses de la fecha en que este contrato sea reducido definitivamente a escritura pública, y la construcción se hará en un término que no exceda de 36 meses contados desde la fecha de la aprobación de los planos y estudios definitivos de cada ramal.

ART. 8.º — El Gobierno de la Provincia no acordará ramal o prolongación alguna durante quince años contados desde la fecha en que esta venta quede perfeccionada en competencia con la red definitiva de estos ferrocarriles, sin dar previamente opción por cuatro meses al comprador para que se obligue a construirla. A los efectos de este artículo, se fija la zona de competencia dentro de la cual no podrán hacerse las concesiones en veinte kilómetros hacia cada lado de las vías que se venden o conceden a contar desde los cuarenta kilómetros de la Capital de la Provincia y a igual distancia del límite de la misma en la Capital Federal.

ART. 9.º — Declárase de utilidad pública la expropiación de los terrenos de propiedad particular que actualmente ocupen los ferrocarriles de la Provincia y de los necesarios para la construcción de los ramales y prolonga-

ción que se conceden al comprador. La Provincia transferirá gratuitamente al comprador la propiedad de los terrenos fiscales que se requieran para dichos ramales y prolongaciones, previa aprobación de su traza.

ART. 10. — El comprador usará gratuitamente la estación actual de los ferrocarriles en esta ciudad de La Plata y sus accesorios, vías, etc., hasta que construya la nueva estación a que se refiere el inciso 1.º del artículo 4.º del decreto de 16 de diciembre de 1889, en cuya oportunidad levantará y retirará por su cuenta los materiales fijos y móviles pertenecientes a la explotación.

ART. 11. — La empresa adquirente de los ferrocarriles de la Provincia y los que de cualquier manera la substituyan en sus derechos, quedan exentas de todo impuesto provincial y municipal por el término de veinte años. El Gobierno de la Provincia solicitará, del Excelentísimo Gobierno de la Nación que se concedan a la empresa adquirente todas las franquicias y liberalidades acordadas a los ferrocarriles nacionales.

ART. 12. — El precio de compra estipulado en la cláusula segunda de este contrato, se pagará en el modo y forma que a continuación se expresa: se deducirá de los ocho millones ciento treinta y cuatro mil novecientas veinte libras, doce chelines, nueve peniques, o sean cuarenta y un millones de pesos oro sellado, el importe total de la deuda pendiente por los empréstitos que autorizaron las leyes de 4 de julio de 1882, 14 de noviembre de 1884 y 28 de mayo de 1888; y el saldo se entregará, la mitad en letras a noventa días y la otra mitad en letras a ciento ochenta días giradas por el Banco de Londres y Río de la Plata contra la casa matriz en Inglaterra, u otras letras bancarias a satisfacción del Poder Ejecutivo. La empresa adquirente se hará cargo del servicio de los tres empréstitos mencionados y mientras no los redima o pague íntegramente, libertando a la Provincia de toda responsabilidad, quedarán hipotecadas en favor de esta Provincia de Buenos Aires, por el importe de la deuda los mismos ferrocarriles que se enajenan. Las letras se entregarán y la obligación de hacer el servicio de los empréstitos comenzará en el acto en que se otorgue la escritura definitiva de venta.

ART. 13. — A los efectos del artículo sexto de este contrato, se reconoce como capital de la empresa: La suma de ocho millones ciento treinta y cuatro mil novecientas veinte libras esterlinas, doce chelines, nueve peniques, o sean 41 millones de pesos oro sellado, más el veinte por ciento sobre esa suma de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.º del decreto del 16 de enero del corriente año y todo el que en adelante justifique haber empleado para poner en buen estado los ferrocarriles actuales para las prolongaciones, ramales, adquisición de terreno, ensanches, vías auxiliares, dobles vías, material fijo y móvil, maestranzas, *máquinas útiles*, tren rodante, obras y enseres necesarios para la construcción de las nuevas vías y explotación de toda la empresa.

ART. 14. — El comprador podrá disponer de la propiedad que adquiere como mejor convenga a sus intereses, vendiéndola o arrendándola en todo o en parte, cederla, gravarla y ejercitar libremente todos los derechos anexos

al dominio con las únicas limitaciones que este contrato establece. Las transferencias de dominio por parte de la empresa adquirente, se harán con conocimiento del Poder Ejecutivo.

ART. 15. — Inmediatamente de firmada la escritura definitiva de compraventa, el Poder Ejecutivo pondrá en posesión al comprador de los ferrocarriles objeto de este contrato, y de todas sus pertenencias, nombrando al mismo tiempo un representante para que de acuerdo con el comprador practique el inventario de lo que se entregue y reciba. La diferencia que resultare entre dicho inventario y el que fué practicado por la Comisión de Contadores, que sirve de base para la venta, en más o en menos, se pagará por el comprador o se devolverá por el Gobierno inmediatamente. Al inventariar los materiales en depósito, se tendrá en cuenta aquellos que se hubieran empleado en nuevas construcciones, con posterioridad al inventario de la Comisión de Contadores y sólo se pagará o devolverá diferencia si ésta excediese del 10 por ciento en más o en menos en cada sección, especie y clase de material.

ART. 16. — La Provincia liquidará por su cuenta todas las obligaciones o créditos que tenga pendientes al día en que se firme la escritura definitiva de venta.

ART. 17. — Toda cuestión que se suscite entre el Gobierno y el comprador, o sus sucesores sobre interpretación o como consecuencia de este contrato, será dirimida por árbitros arbitradores nombrados uno por cada parte, los que designarán un tercero en el momento de constituirse para el caso de discordia. El tribunal arbitral deberá constituirse dentro de los treinta días de la aceptación del tercero y laudar dentro de los sesenta días siguientes a la providencia de autos. Si hubiera discordia, el tercero tendrá treinta días más para pronunciarse. El fallo de los árbitros será final y no habrá otro recurso contra él que el de nulidad por haber laudado sobre cuestiones no comprometidas o fuera de término. Cada una de las partes pagará los honorarios del árbitro que designe, y los del tercero los pagarán por mitad.

ART. 18. — El Poder Ejecutivo se obliga a someter este contrato inmediatamente a la Honorable Legislatura de la Provincia; y el comprador podrá rescindirlo si no fuere definitivamente aprobado por la Honorable Legislatura, antes del día 20 de mayo del corriente año.

ART. 19. — En el caso de rescisión previsto en el artículo anterior, o en el de desaprobación o si fuere aprobado, en el acto de otorgarse la escritura definitiva, se mandará devolver al comprador la suma de 1.200.000 pesos curso legal que depositó en el Banco de la Provincia en garantía de su propuesta. Siempre que en este contrato se habla de comprador o empresa adquirente, se entiende el sindicato, representado por el señor H. G. Anderson. Presente al acto el señor Anderson, domiciliado en la Capital Federal, calle de la Piedad número 399, de estado soltero, mayor de edad, y de mi conocimiento de que doy fe, e impuesto del presente contrato *ad-referendum* manifestó su conformidad. Previa lectura de lo que precede S. E. el señor

Gobernador y el compareciente ratificaron su contenido firmando con los testigos del acto que lo fueron don Juan A. Domínguez y don Andrés Baraldo, vecinos mayores de edad y de mi conocimiento de que doy fe. Sigue esta escritura a la de venta de chaeraras en Olavarría a favor de don Lorenzo Garay, al folio 575. — Testado — legalmente — no vale. — (Firmados): Máximo Paz. — H. G. Anderson. — Juan A. Domínguez. — A Basualdo. — (Hay un signo). — Ante mí: Joaquín E. Malarino, Escribano Mayor de Gobierno.

La Honorable Legislatura prestó su aprobación definitiva *ad-referendum* que precede sancionando la ley que fué promulgada con fecha 19 de mayo del corriente año y cuyo texto es como sigue:

El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires —

ARTÍCULO 1.º — Apruébase el contrato *ad-referendum* celebrado entre el Poder Ejecutivo y el señor H. G. Anderson en representación de un sindicato para la adquisición de los ferrocarriles de la Provincia por la suma de 41.000.000 de pesos oro sellado.

ART. 2.º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires en la ciudad de La Plata, a 19 de mayo de 1890. — (Firmados): *Vicente Villamayor*. — *Diego J. Arana*, Secretario del Senado. — *Máximo Portela*. — *Ricardo M. García*, Secretario de la Cámara de diputados. — La Plata, mayo 19 de 1890. — Cúmplase, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial. — (Firmados): JULIO A. COSTA. — LUIS GARCÍA ».

Las leyes, resoluciones e instrumentos insertos como los demás antecedentes que preceden, yo escribano autorizante doy fe haberlos tenido a la vista originales o constan en los expedientes respectivos números 19.831 y 20.116, que pasan para su archivo al Ministerio de Obras Públicas, donde tuvieron su origen, por tanto, S. E. el señor Gobernador de la Provincia, su Ministro de Obras Públicas y el señor Director General del Ferrocarriles del Estado, los dos primeros en nombre del Estado y el segundo en representación de la empresa que administra, otorgan y declaran: que venden al señor don Henry G. Anderson, las líneas y empresa de los ferrocarriles de la Provincia con arreglo al contrato arriba transcrito de fecha 28 de abril del corriente año, cuyas cláusulas se dan por reproducidas aquí en todo lo pertinente, transfiriéndole a nombre de la Provincia de Buenos Aires la propiedad y dominio de todas las pertenencias, haciéndole excesión de todos los derechos que corresponden a las líneas y empresa de los ferrocarriles, y obligando a aquella a la evicción y saneamiento. Declaran al mismo tiempo que los terrenos comprendidos en este contrato, son los que figuran en los estados levantados por la Comisión de Contadores que practicó los inventarios y que se agregan al protocolo como parte integrante de esta escritura, terrenos que se dividen en las siguientes categorías: Primera: Terrenos sobre los cuales tiene la Provincia derecho de propiedad y absoluto dominio y cuya superficie total es de 25.963.588 metros cuadrados con más dos centímetros, cuyos títulos se entregarán al comprador habiéndose deducido de esta categoría 42.859 metros 7 centímetros cuadrados que el ferrocarril había vendido ya a don

Eduardo Casey, hoy Sociedad Mercado de Frutos, y que indebidamente se habían incluido en el inventario, valuados en 107.147 pesos con 67 centavos oro sellado que deben rebajar del precio pactado. — Segunda: Terrenos sobre los cuales la Provincia no tiene derecho absoluto de propiedad por que fueron donados bajo condición de que volverían a poder de los donantes en cualquier momento en que pasara el ferrocarril a ser propiedad de empresa particular, o se abonarían según valor corriente en la época de la transferencia, y cuya área es de un millón setecientos cuarenta y tres mil seiscientos veintinueve metros cuadrados diez y ocho centímetros. — Tercera: Terrenos sobre los cuales la Provincia tiene derecho de posesión no interrumpida cuyos títulos no se han encontrado y cuya área es de 11.263.599 metros cuadrados con 99 centímetros. Es entendido que la empresa adquirente pagará el precio de los terrenos comprendidos en la segunda categoría, y en cuanto a los terrenos emprendidos en la tercera categoría es entendido que el Gobierno no garantiza la evicción de la propiedad sino los derechos de posesión que transmite. En la tercera categoría se incluye el área de tierra de la que sólo se tiene la tenencia perteneciente a las siguientes personas: José Castelli, Carlos Capurro, Antonio Cabo, Luis Capurro, Catalina C. de Petrone, José Hernández, Julián N. Martínez, Gervasio Páez, Enrique Waatge, en la línea al Riachuelo; Pedro Gómez, en la estación Gómez; Juan Zerboni, en la línea a San Antonio; Emilio Picasso, línea principal entre Rodríguez y Luján; Justa Díaz de Rincón, en la línea a Ferrari, Antonio Blanco en la misma línea a Ferrari; y cuya expropiación se terminará por cuenta de la empresa adquirente. La parte vendedora otorgará a la parte compradora una escritura complementaria de la actual, que se considerará parte integrante de ésta, en la que se detallará la situación y extensión de los terrenos comprendidos en las categorías primera, segunda y tercera. El resumen de esos estados es el siguiente: Sección A: Luján a 9 de Julio. Tierras de propiedad: 4.817.555 metros con 58 centímetros cuadrados que representan un valor de 814.466 pesos 82 centavos oro sellado. Tierra a compra: 229.500 metros cuadrados que representan un valor de 753 pesos 25 centavos oro sellado. Terrenos sin títulos: 1.996.840 metros 44 centímetros cuadrados, que representan un valor de 39.415 pesos 28 centavos oro sellado. Terrenos de calles: 152.465 metros 70 centímetros cuadrados suman las tierras: 7.196.361 metros 72 centímetros. Suma el precio 854.635 pesos 35 centavos oro sellado. Tierras deducidas de la planilla B.: 518.009 metros 8 centímetros cuadrados que representan un valor de 107.871 pesos con 87 centavos oro sellado. Suma líquida de las tierras: 6.678.352 metros 64 centímetros cuadrados que representan 746.763 pesos con 48 centavos oro sellado. Sección B: Ringuelet a Brandsen. Terrenos de propiedad: 1.098.476 metros 61 centímetros, que representan un valor de 181.308 pesos 57 centavos oro sellado. Tierras sin título: 386.938 metros 58 centímetros que representan 13.737 pesos con un centavo oro sellado. Suman estas tierras 1.485.415 metros 19 centímetros, representando un valor de 195.045 pesos con 48 centavos oro sellado. Tierras deducidas de la planilla B.: 129.183 metros 34 centímetros cuadrados que representa 25.836 pesos 65 centavos oro sellado. Suma líquida de la tierra 1.356.231 metros 85

centímetros cuadrados que representan 169,208 pesos noventa y dos centavos oro sellado. Sección D: Once de Septiembre a Luján: Tierra de propiedad: 2.013.636 metros 57 centímetros cuadrados que representan 5.626.841 pesos 68 centavos oro sellado. Tierra a comprar: 30.564 metros 20 centímetros, que representan 61.128 pesos 40 centavos oro sellado. Terrenos sin títulos: 162.767 metros 80 centímetros, que representan 261.944 pesos 63 centavos oro sellado. Tierras de calles: 138.937 metros 49 centímetros cuadrados. Suman estas tierras 2.345.914 pesos con 71 centavos oro sellado. Tierras deducidas de la planilla B., 6.904 metros, 16 centímetros cuadrados que representan 121.190 pesos 70 centavos oro sellado. Suma líquida de estas tierras: 2.339.001 metros, 90 centímetros cuadrados, que representan 5.828.724 pesos 0.01 centavos oro sellado. Sección E: Nueve de Julio a Pehuajó. Tierra de propiedad: 3.690.087 metros 20 centímetros que representan 16.271 pesos 89 centavos oro sellado. Tierras sin título: 63.112 metros 66 centímetros que representan 315 pesos 56 centavos oro sellado. Tierras de calles: 35.439 metros 84 centímetros. Suman estas tierras: 3.788.639 metros 70 centímetros cuadrados que representan 16.577 pesos 45 centavos oro sellado. Sección F: La Plata a Haedo. Tierra de propiedad: 2.751.395 metros 47 centímetros cuadrados, que representan 1.935.970 pesos 39 centavos oro sellado. Tierras sin título: 694.500 metros 49 centímetros cuadrados que representan 166.180 pesos 79 centavos oro sellado. Tierras de calles: 117.279 metros 98 centímetros cuadrados. Suman estas tierras: 3.562.680 metros 94 centímetros, que representan 2.102.069 pesos 18 centavos oro sellado. Tierra deducida de la planilla B., 263.206 metros 15 centímetros cuadrados que representan 313.551 pesos 65 centavos oro sellado. Suma líquida de estas tierras 3.299.474 metros, 79 centímetros, que representa 1.788.517 pesos 53 centavos oro sellado. Sección G.: Pehuajó a Trenque Lauquen: Tierra de propiedad: 4.976.228 metros 70 centímetros cuadrados, que representan 15.792 pesos 69 centavos oro sellado. Tierras de calles: 86.047 metros 30 centímetros cuadrados. Suman estas tierras: 5.062.276 metros cuadrados, que representan 15.792 pesos 69 centavos oro sellado. Sección H: Once de Septiembre a Riachuelo. Tierra de propiedad: 141.746 metros 18 centímetros cuadrados, que representan 279.263 pesos 87 centavos oro sellado. Sección K. Merlo a Saladillo. Tierra de propiedad: 1.627.002 metros 77 centímetros cuadrados, que representan 86.471 pesos 0.06 centavos oro sellado. Tierra sin título: 3.909.807 metros 56 centímetros que representan 111.149 pesos 12 centavos oro sellado. Suma esta tierra: 5.536.810 metros 33 centímetros cuadrados, que representan 197.620 pesos 18 centavos oro sellado. Tierra deducida de la planilla B. 137.353 metros 50 centímetros cuadrados, que representan 50.111 pesos 40 centavos oro sellado. Suma líquida de esta tierra: 5.399.456 metros 83 centímetros cuadrados, que representan 147.508 pesos 78 centavos oro sellado. Sección L: Luján a Pergamino. Tierra de propiedad: 2.598.527 metros 71 centímetros cuadrados, que representan 543.315 pesos 97 centavos oro sellado. Tierra a comprar: 1.483.564 metros 98 centímetros cuadrados, que representan 58.899 pesos 95 centavos oro sellado. Tierra sin título: 1.876.997 metros 20 centímetros cuadrados que representan 238.636

pesos 59 centavos oro sellado. Tierras de calles: 231.943 metros 30 centímetros cuadrados. Suman estas tierras: 6.191.033 metros 19 centímetros cuadrados, que representan 840.852 pesos 51 centavos oro sellado. Tierra deducida de la planilla B. 536.812 metros 30 centímetros cuadrados, que representan 78.757 pesos 91 centavos oro sellado. Suma líquida de esta tierra: 5.654.220 metros 89 centímetros que representan: 762.094 pesos 60 centavos oro sellado. Sección M: Pergamino a San Nicolás. Tierra de propiedad: 2.100.736 metros 52 centímetros cuadrados, que representan 1.059.096 pesos 26 centavos oro sellado. Tierras sin título 632.591 metros 80 centímetros cuadrados, que representan 373.253 pesos 82 centavos oro sellado. Tierras de calles: 7.795 metros cuadrados. Suma esta tierra: 2.741.123 metros 32 centímetros cuadrados que representan 1.432.350 pesos 18 centavos oro sellado. Tierras deducidas de la planilla B. 278.155 metros 61 centímetros cuadrados que representan 322.283 pesos 27 centavos oro sellado. Suma líquida de esta tierra: 2.462.967 metros 71 centímetros cuadrados, que representan 1.110.066 pesos 91 centavos oro sellado. Sección N: Pergamino a Junín: Tierra de propiedad: 2.008.659 metros 06 centímetros, que representan 106.041 pesos 0.08 centavos oro sellado. Tierra sin título: 1.506.562 metros 11 centímetros cuadrados, que representan 21.142 pesos 36 centavos oro sellado. Tierras de calles: 23.282 metros 44 centímetros cuadrados. Suman estas tierras: 3.538.543 metros 61 centímetros, que representan 127.183 pesos 94 centavos oro sellado. Tierra deducida de la planilla B. 421.734 metros 36 centímetros cuadrados, que representan 43.268 pesos 69 centavos oro sellado. Suma líquida de estas tierras: 3.116.809 metros 25 centímetros que representan 83.915 pesos 25 centavos oro sellado. Sección O: Varios ramales. Riachuelo a Mercado de Frutos: Tierra de propiedad: 187.404 metros 15 centímetros cuadrados que representan 363.106 pesos 23 centavos oro sellado. Tierras sin título. 33.956 metros 35 centímetros cuadrados, que representan 50.934 pesos 53 centavos oro sellado. Suman estas tierras: 221.360 metros 50 centímetros cuadrados, que representan 414.040 pesos 76 centavos oro sellado. Hospital Melchor Romero. Tierra de propiedad: 37.720 metros que representan 7.544 pesos oro sellado. Tolosa a Ensenada: Tierra de propiedad: 196.140 metros cuadrados, que representan igual suma de pesos oro sellado. Ramal Arena. Tierra de propiedad: 10.000 metros cuadrados que representan 5.000 pesos oro sellado. RESUMEN: Tierra de propiedad: 28.255.346 metros 52 centímetros cuadrados, que representan 11.236.611 pesos 11 centavos oro sellado. Tierra a comprar: 1.743.629 metros 18 centímetros que representan 120.780 pesos 60 centavos oro sellado. Tierra sin título: 11.263.599 metros 99 centímetros que representan 1.276.639 pesos 69 centavos oro sellado. Tierra de calle. 793.181 metros 05 centímetros cuadrados. Suman estas tierras: 42.055.756 metros 74 centímetros cuadrados, que representan 12.634.030 pesos 40 centavo oro sellado menos el importe de la planilla B. deducida del inventario: 2.291.758 metros 50 centímetros que representa 1.062.872 pesos 15 centa-

vos oro sellado, queda 39.763.998 metros 24 centímetros, que representa 11.571.158 pesos 25 centavos oro sellado. El comprador acepta la obligación de acordar a los centros agrícolas establecidos sobre las líneas objeto de este contrato, los beneficios que establece la ley de 25 de noviembre de 1887 para el transporte de cereales.

Queda expresamente convenido: Primero: Que la parte compradora se haga cargo de la administración de las líneas y empresa de los ferrocarriles de la Provincia, en el día de hoy con arreglo al convenio celebrado en fecha 25 del corriente mes y año para la entrega entre el señor Ministro de Obras Públicas en representación del Poder Ejecutivo y el señor H. G. Anderson, siendo de cuenta del comprador todos los derechos y obligaciones que se adquieren o contraigan con posterioridad a ese hecho que se hará constar por medio de acta labrada por el Escribano Mayor de Gobierno y firmada por el Director General de los Ferrocarriles y el comprador o su representante. Segundo: La carga recibida por la empresa de los ferrocarriles de la Provincia hasta el momento en que la parte compradora tome posesión de la administración se entregará por cuenta de la parte vendedora, pudiendo ésta nombrar un interventor que la represente en esta parte de la administración. Tercero: El producido de la carga y pasajeros que se encuentren en las estaciones de tránsito el día de hoy a las doce de la noche, se distribuirá en esta forma: El flete de la carga depositada en alguna estación y que se transporte después de las doce de la noche del día de hoy, corresponde a la parte compradora y si la parte vendedora la hubiera recibido anticipadamente les será cargada en cuenta. El flete de la carga y el importe de los boletos de pasajeros que se encuentren de tránsito a las doce de la noche del día de hoy, 30 de junio, se dividirán entre la parte vendedora y la compradora, proporcionalmente a la distancia recorrida hasta ese momento, y a la que falte para llegar al punto de destino. Se dividirá en la misma proporción el gasto de carbón de los trenes que se encuentren en movimiento. — Don H. G. Anderson entregó en este acto como precio de la cosa comprada y según las estipulaciones del mismo contrato de fecha 28 de abril citado, 25 letras de 20.000 libras cada una, giradas por Samuel B. Hale y Compañía, de esta república, contra Baring Brothers y Compañía, de Londres: 20 letras de 5.000 libras; 30 letras de 10.000 libras; 31 letras de 20.000 libras, y una letra de 21.194 libras 12 chelines, 4 peniques giradas por la misma casa Samuel B. Hale y Compañía contra The Buenos Aires Western Railway Limited a noventa días de la fecha, 25 letras de 20.000 libras cada una contra Baring Brothers y Compañía; y 17 letras de 5.000 libras, 35 letras de 10.000 libras, 30 letras de 20.000 libras y una letra de 6.194 libras, doce chelines, tres peniques Western Railway Limited, giradas todas por la casa Samuel B. Hale y Compañía a ciento ochenta días de la fecha, letras que sumadas ascienden a 3.082.389 libras, 4 chelines, 7 peniques oro sellado, saldo líquido de los cuarenta y un millones de pesos oro sellado o sean ocho millones ciento

treinta y cuatro mil novecientos veinte libras doce chelines, nueve peniques que es el precio de venta, una vez deducido: Primero: La cantidad de 5.031.271 libras, 19 chelines oro sellado que se adeuda por capital e interese de los empréstitos que autorizaron las leyes de 4 de julio de 1882, 14 de noviembre de 1884 y 28 de mayo de 1888 según la liquidación practicada por la Contaduría del Ferrocarril que se agrega al protocolo como parte integrante de esta escritura, y segundo: La suma de 107.147 pesos 67 centavos oro sellado valor del terreno vendido a la Sociedad Mercado de Frutos, antes Casey, e incluido por error en el inventario que ha servido de base a la venta, quedando la parte compradora obligada a hacer el servicio de los empréstitos mencionados en el modo y forma y con la garantía establecida en el contrato de 28 de abril. La parte vendedora se da por recibida de las 215 letras arriba mencionadas. El señor Anderson declara en este acto que el Sindicato de Londres por cuenta del cual ha procedido en esta negociación, ha formado allí una compañía denominada « Buenos Aires Western Railway Limited », cuyos estatutos se presentarán en breve en esta República para su registro; y que la compra que realiza en este momento la hace para y por cuenta de la mencionada sociedad « Buenos Aires Western Railway Limited », habiendo procedido en todo según las instrucciones que ha recibido al efecto telegráficamente y como su mandatario y en beneficio de dicha compañía; y para que conste así lo declara, sin perjuicio de presentar más tarde los documentos que acrediten su mandato. Presente también a este acto el señor don Nicolás Bouwer, casado, mayor de edad, domiciliado en la Capital Federal, calle Reconquista número 50, persona a quien doy fe conocer, en su carácter de representante legal de la casa Samuel B. Hale y Compañía, según consta de los poderes transcritos al folio 38 vuelta del Registro Especial de esta Escribanía, manifestó, que acepta la substitución de deudor expresado en la cláusula doce del contrato de 28 de abril citado, sin que esto implique renunciar a la hipoteca que grava las líneas por razón de los empréstitos de fechas 4 de julio de 1882, 14 de noviembre de 1884 y 28 de mayo de 1888. Queda incorporado a esta escritura el convenio celebrado entre el señor Ministro de Obras Públicas en representación del Poder Ejecutivo y el señor Anderson con esta misma fecha, para la explotación de las líneas al Puerto de esta ciudad y liquidación de las cargas pendientes, que se agrega a este protocolo. Previa lectura de lo que precede las partes contratantes ratificaron su contenido firmando en prueba de su conformidad, con los testigos presentes al acto señores doctor don Luis María Drago y don Alberto G. Dillon, vecinos, mayores de edad y de mi conocimiento de que doy fe. Sigue esta escritura a la de cancelación de hipoteca al folio 869.

JULIO A. COSTA. — H. G. Anderson.

— Luis García. — N. Bouwer. —

Julio D. Panthou. — Tgo.: Luis María Drago. — Tgo.: Alberto G. Dillon. — Ante mí: Joaquín E. Malairino, Escribano Mayor de Gobierno.