

## LEY N.º 2527

### Convenio con los Ferrocarriles Sud y Oeste sobre construcción de líneas férreas

*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 los señores ingenieros Guillermo White y Santiago Brian, representantes de las empresas de los ferrocarriles del Sud y Oeste de Buenos Aires, respectiva-

---

(1) Número ciento tres. — En La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, a veinte de julio de mil ochocientos noventa y cuatro, estando en su sala de despacho su Excelencia el señor Gobernador de la Provincia, doctor don Guillermo Udaondo, acompañado de su Ministro de Obras Públicas, doctor don Emilio Frers, a quienes conozco, de que doy fe, ante mí, Escribano Mayor de Gobierno y testigos al final firmados, el señor Gobernador dijo: Que con fecha diez y seis de junio de mil ochocientos noventa y tres, los señores Frank Parish y R. D. Neild, a nombre de las empresas de los Ferrocarriles del Sud y Oeste de esta Provincia, presentaron al Superior Gobierno el escrito cuyo texto dice así: « Buenos Aires, junio diez y seis del noventa y tres: Exmo. señor Frank Parish y R. D. Neild, por las empresas de los Ferrocarriles del Sud y del Oeste de Buenos Aires, sin revocar los poderes generales de los ingenieros Guillermo White y Santiago Brian, ante V. E. respetuosamente exponemos: Que los directorios de las compañías que representamos han examinado detenidamente la idea de vincular esas dos grandes empresas, a fin de que unidas puedan levantar el capital que necesitan para completar y perfeccionar su sistema de comunicación respectivo, y procedimiento bajo la persuasión de que el crédito de ambas facilitará las operaciones financieras que se relacionan con ese propósito, han resuelto solicitar de acuerdo, las concesiones indispensables para realizarlo. El vasto plan de mejoras que han concebido depende en parte del Gobierno de la Nación y en parte del Gobierno de la Provincia. — Ante el Gobierno Nacional ya hemos propuesto en unión con la Empresa del Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario, la construcción de una espaciosa estación central en los terrenos del Puerto de la Capital y las líneas que exigirá el cómodo acceso de todos los ferrocarriles a la nueva estación, obras que favorecerán a los productos de la República, especialmente a los de la Provin-

mente, sobre construcción de líneas férreas, con las modificaciones y ampliaciones que expresa la presente ley.

ART. 2.º — Autorízase al Poder Ejecutivo para determinar, de acuerdo con las citadas empresas, el paraje para esta-

cia de Buenos Aires, y cuyo costo calculamos en seis millones trescientos mil pesos oro sellado. Estudiando con madurez la condición actual de los ferrocarriles del Sud y del Oeste, bajo el doble aspecto de las propias conveniencias y de las conveniencias generales de la Provincia, a las cuales están íntimamente ligadas aquellas, los directorios de ambas compañías han arribado a la conclusión final de que deben completar científicamente su red de líneas férreas sobre esta sólida base: llenar las exigencias de la comunicación y del tráfico de todo su territorio con el menor recorrido posible. Para alcanzar este resultado es necesario prolongar algunas líneas, construir otras y renunciar algunas que antes les han sido concedidas o que habían adquirido de otros concesionarios. Hoy mismo nos hemos presentado ante el Gobierno de la Nación solicitando una línea de Trenque Lauquen a Victorica, en substitución de la antigua concesión Martínez de Buenos Aires a Bahía Blanca. La inutilidad de la concesión Martínez y las ventajas de la nueva línea que proyectamos quedan en evidencia, apenas se recuerde que ya existen dos vías férreas de Buenos Aires a Bahía Blanca y que no existe medio de comunicación en el vasto y rico territorio, comprendido entre Trenque Lauquen y Victorica. Esta línea está llamada a satisfacer las necesidades del tráfico de una gran zona de la Provincia de Buenos Aires, medirá doscientos cincuenta kilómetros y costará próximamente tres millones ciento cincuenta mil pesos oro sellado. Con el propósito ya indicado y por motivos análogos, ocurrimos ahora ante V. E. Pensamos dejar sin efecto algunas de las líneas que se nos han concedido anteriormente, para construir otras mucho más benéficas; de mayor extensión y de más elevado costo, mostrando así, que continuamos siendo dignos de la consideración de los poderes públicos, porque en ningún momento separamos nuestros intereses de los intereses generales del Estado. V. E. sabe que no obstante las circunstancias tan aciagas para el crédito público y privado, hemos construído en estos últimos tiempos, sin garantía prima, subvención ni protección alguna del Estado, las líneas de Cañuelas al Tandil, de Ayacucho a Necochea, de Tres Arroyos a Bahía Blanca, de Cañuelas a Lobos, y en breves días se entregará al servicio público la del Bragado a Lincoln, que miden setecientos setenta y ocho kilómetros y han costado trece millones setecientos tres mil doscientos cincuenta y seis pesos oro sellado. Además de estas líneas las Empresas que representamos persisten en el propósito de ejecutar las de Olavarría a Pringles y Bahía Blanca, la de Guaminí a Carhué y Puán, sección de la concesión Meeks, ambas correspondientes al Ferrocarril del Sud y la del Oeste en la línea acordada por el contrato de compraventa, de Trenque Lauquen a Carhué. La primera alcanza a doscientos ochenta y un kilómetros, y costará pesos cuatro millones novecientos cincuenta y seis mil ochocientos cuarenta

blecer las respectivas cabeceras de la línea de Trenque Lauquen al límite de la Provincia y de Lavalle a Villegas, como también modificar los plazos fijados en el artículo 4.º del contrato *ad-referendum*.

pesos oro sellado. La segunda tiene una extensión de ochenta y cinco kilómetros con un costo de pesos un millón setenta y un mil oro sellado, y la tercera de ciento treinta y siete kilómetros, con un costo de pesos dos millones setecientos cuarenta mil oro sellado, representando así las tres una extensión de quinientos tres kilómetros y un costo de ocho millones setecientos sesenta y siete mil ochocientos cuarenta pesos oro sellado. Para llevar estas tres líneas a cabo, solamente necesitamos una ampliación prudencial del término primitivamente acordado para su construcción. Esa ampliación es de estricto derecho, porque las condiciones generales del país y las particulares de los ferrocarriles, desde la fecha de las concesiones respectivas, importan un verdadero caso de fuerza mayor que se entiende excluido de todos los contratos, salvo convención expresa en contrario. Es también de perfecta equidad, cuando se trata de empresas que han difundido el crédito de los valores argentinos conservando el valor de sus acciones y que han construido extensas líneas durante una época tan difícil. Sobre este punto nos es grato invocar en nuestro apoyo el luminoso informe del Departamento de Ingenieros acerca de la ejecución de la concesión Meeks, reclamada por algunos vecinos impacientes que no se dan cuenta de las dificultades que se levantan en ciertas circunstancias para reunir el capital que exigen obras de esta magnitud. Además de la prórroga a que antes nos hemos referido, solicitamos de V. E. la autorización correspondiente para ejecutar las obras que a continuación se indican:

Primera: Una línea que arranque de Lobos y llegue a Guaminí pasando por 25 de Mayo y San Carlos, cuya extensión es de trescientos ochenta y ocho kilómetros, con un costo de cuatro millones ochocientos ochenta y ocho mil pesos oro sellado.

Segunda: Otra línea de Puán a Pigüé de treinta y cuatro kilómetros, con un costo de cuatrocientos veintiocho mil cuatrocientos pesos oro sellado.

Tercera: La prolongación de Lavalle a Villegas, ciento quince kilómetros, con un costo de un millón cuatrocientos cuarenta y nueve mil pesos oro sellado, complemento de lo ya solicitado por el Oeste, de Lincoln a Lavalle, extensión de treinta y siete kilómetros, presupuestado en pesos cuatrocientos sesenta y seis mil doscientos oro sellado.

Cuarta: Una línea que ligue el empalme Haedo del ferrocarril del Oeste con las vías principales de los ferrocarriles del Pacífico y Buenos Aires y Rosario, doce kilómetros, con un costo de cuatrocientos tres mil doscientos pesos oro sellado. Todas estas líneas, de las cuales las dos primeras corresponden a la empresa del Sud y las dos últimas a la del Oeste, llegan a quinientos ochenta y seis kilómetros y costarán pesos siete millones seiscientos treinta y cinco mil seiscientos oro sellado. Sin embargo, nada exigimos del

ART. 3.º — Queda suprimido el inciso 1.º del artículo 8.º del contrato *ad-referendum*.

ART. 4.º — La empresa del ferrocarril del Sud, deberá construir dentro del término de dieciocho meses, a contar de la pro-

---

Estado para construirlas sino la concesión respectiva sobre las mismas bases establecidas en el contrato de venta del ferrocarril Oeste. Serán grandes los esfuerzos que tendremos que hacer para realizar obra tan vasta, pero estamos dispuestos afrontarlos en bien de la Provincia y con la esperanza de que la riqueza que desenvuelven los ferrocarriles compense al fin todos nuestros trabajos. Deben quedar sin efecto las siguientes líneas: Primera: Prolongación del Saladillo a Guaminí, trescientos cinco kilómetros, calculados en tres millones ochocientos cuarenta y tres mil pesos oro sellado. Segunda: Línea de La Madrid (antes La Gama), a Guaminí, que es una de las secciones de la concesión Meeks, ciento nueve kilómetros, calculados en un millón trescientos setenta y tres mil cuatrocientos pesos oro sellado. Tercera: Línea de Puán a Alfalfa, que es otra sección de la concesión Meeks, cincuenta y un kilómetros, con un costo de seiscientos cuarenta y dos mil seiscientos pesos oro sellado. Cuarta: Ramal de Rauch a Ayacucho, de la concesión Olivier, de sesenta y cinco kilómetros, y cuyo valor está calculado en ochocientos diez y nueve mil pesos oro sellado. Estas líneas corresponden a la empresa del Ferrocarril del Sud. Entre todas llegan a quinientos treinta kilómetros, con un costo de pesos seis millones seiscientos setenta y ocho mil ochocientos oro sellado; mientras que las líneas que nos proponemos construir miden quinientos ochenta y seis kilómetros, con un costo de siete millones seiscientos treinta y cinco mil seiscientos pesos oro sellado; cifras que demuestran que vamos a construir cincuenta y seis kilómetros más de vías y a gastar novecientos noventa y seis mil ochocientos pesos oro sellado, más de lo que estaba proyectado, mejorando la traza de las líneas y favoreciendo una zona mucho más vasta de territorio. Si la simple comparación de las cifras precedentes basta para demostrar que el cambio que proyectamos no tiene por objeto economizar mucho trabajo ni mucho dinero, es lógico concluir que nos guía el sano propósito de invertir el capital con que vamos a gravar nuestras empresas, de la manera que mejor responda a las necesidades del tráfico de la Provincia, por que no debe perderse de vista en ningún momento que la propiedad de una línea depende siempre de las necesidades que la solicitan y que es igualmente perjudicial para el Estado y para la empresa llevarla en dirección distinta a las necesidades públicas. Nadie ignora en efecto que la construcción de los ferrocarriles existentes en el país no ha obedecido a un plan científico. En vez de una red general maduramente preparada por hombres de conocida competencia, y sucesivamente ejecutada con método y gradualmente, a medida que las necesidades lo exigían y lo permitían los recursos de la Provincia, se ha procedido sin plan ni fin cierto a construir líneas en toda dirección, sin estudiar los trazados que debían ser económicamente más ventajosos para el país y para las empresas. Los inconvenien-

mulgación de la presente ley, un ramal férreo de la estación Lobos u otra inmediata, hasta el pueblo de Navarro, de conformidad con lo dispuesto en la ley general de ferrocarriles de la provincia.

---

tes de esta impremeditada conducta no se sintieron desde el principio, porque como el territorio era tan vasto y carecíamos en absoluto de buenas vías de comunicación cuando ya comenzaba el desenvolvimiento de las industrias agrícolas en escala sorprendente, las vías principales, tendidas en distintas direcciones, no se estorbaban, ni se hacían competencia, apenas bastaban para las exigencias del tráfico de pasajeros y de mercederías e importaban un adelanto inmenso sobre los medios anteriores de comunicación. Más, así que las vías férreas comenzaron a multiplicarse, especialmente en esta Provincia, que las líneas principales se complementaron con numerosos ramales y que de opuestas direcciones convergían hacia los mismos lugares, los peligros de las construcciones indiscretas se han revelado y ya se discuten los perjuicios de una concurrencia imprudente sobre las entradas generales de las líneas respectivas. Tratadistas autorizados han puesto de relieve con el auxilio de los hechos y del raciocinio, las fatales consecuencias que acarrea para los intereses generales del país y los particulares de las empresas, la construcción de líneas rivales, y los empresarios como los estadistas han reconocido la necesidad de alejar en lo posible las competencias hostiles que necesariamente deben arruinar a una u otra línea. Y así, alceccionados por los tristes resultados de la experiencia ajena y de la propia, nuestros directorios se resolvieron a encarar con firmeza la situación creada a las dos empresas, por proyectos de nuevas obras concedidas en medio de la atmósfera artificial de la especulación de los últimos años, y a buscar con decisión la mejor manera de resolverla en beneficio de todos, resultado que esperan haber conseguido con el plan de que forma parte la construcción de las líneas que hemos propuesto y el abandono de las líneas inútiles y en muchos casos perjudiciales. El plan que acompañamos revela con más elocuencia que todos nuestros razonamientos, que la línea predicha de Lobos a Guaminí, hace de todo punto innecesaria la del Saladillo al mismo punto, que es muy inferior por la calidad de los terrenos que atraviesa; que la de La Madrid (antes La Gama) a Guaminí, no se necesita absolutamente por que cruza una zona bien servida por las líneas ya construídas y a construirse; que la de Puán a Alfalfa es ventajosamente reemplazada por la de Puán a Pigüé pedida ahora; que la de Rauch a Ayacucho carece de objeto práctico y provechoso, por que los dos puntos ya tienen línea propia, y finalmente, que la prolongación propuesta de Lavalle a Villegas, que lo es a su vez de la ya solicitada de Lincoln a Lavalle, está llamada a satisfacer las necesidades de una gran superficie de tierra de excelente calidad, poblada ya y que carece actualmente de ferrocarril. En consecuencia, concretando, pedimos se digne V. E.: Primero: Prorrogar prudencialmente los plazos asignados para las líneas de Olavarría a Pringles y Bahía

ART. 5.º — Si las empresas concesionarias no construyeren dentro de los plazos fijados algunas de las líneas o ramales concedidos, caducará de hecho la parte no construída, aplicándosele en ella las multas determinadas en el artículo 6.º del contrato.

Blanca, de Guaminí a Carhué y Puán, y de Trenque Lauquen a Carhué. — Segundo: Conceder a la empresa del Sud, las líneas de Lobos a 25 de Mayo, San Carlos y Guaminí y de Puán a Pigüé. — Tercero: Conceder a la empresa del Oeste, la prolongación de Lavalle a Villegas y del empalme Haedo a las líneas principales del Pacífico y Buenos Aires y Rosario. — Cuarto: Dejar sin efecto las líneas de Saladillo a Guaminí, de La Madrid (antes La Gama) a Guaminí, de Puán a Alfalfa y de Rauch a Ayacucho. Por tanto: A V. E. suplicamos se sirva resolver como lo dejamos pedido. Es justicia, etc. — *Frank Parish.* — *R. J. Neild.*

Esta petición fué substanciada con el Departamento de Ingenieros y el Asesor de Gobierno, quienes en su informe y dictamen respectivos aceptan en general el plan propuesto por las empresas, introduciendo algunas modificaciones en lo que respecta a una de las líneas cuya concesión se gestiona y al término dentro del cual las líneas serían libradas al servicio público. Aceptadas por las compañías las enunciadas modificaciones, el Poder Ejecutivo dictó la siguiente resolución:

La Plata, julio veintiocho de mil ochocientos noventa y tres. — Vista la solicitud de las empresas del Ferrocarril del Sud y Oeste de Buenos Aires, pidiendo se modifiquen y amplíen las concesiones que obtuvieron para completar y perfeccionar la red que respectivamente explotan, y considerando: Que el pedido enunciado se basa principalmente en que el trazado actual de varias de esas líneas no responde a un plan conveniente, ni consulta las necesidades de algunas regiones de la Provincia en la que se han formado con posterioridad a la época en que fueron concedidos, nuevos e importantes núcleos de población, habiendo tomado gran incremento la agricultura, y siendo necesario también fomentar esas fuentes de la producción de la Provincia; fundamentos que merecen la atención de los poderes públicos, si se atiende a los intereses que sirven esas empresas. Que en la presente solicitud no se exija prima ni garantía alguna para la construcción de las líneas solicitadas. Que por otra parte complementan el sistema principal ferroviario de la Provincia. Que oída al respecto la opinión del Departamento de Ingenieros, éste encuentra conveniente en su mayor parte el plan propuesto para realizar las nuevas extensiones proyectadas indicando algunas modificaciones de todo punto atendibles. Por estas consideraciones, y de acuerdo con lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno, el Poder Ejecutivo, resuelve: Aceptar lo propuesto por las empresas de los ferrocarriles Sud y Oeste de Buenos Aires, en la forma siguiente:

ARTÍCULO 1.º — El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, autoriza a las compañías del Ferrocarril del Sud y del Oeste a construir las siguientes líneas férreas, como prolongación o ramales de las que una y otra

ART. 6.º — Las sumas de dinero o títulos de renta que las empresas concesionarias hayan tenido depositadas o afectadas en garantía de las concesiones que se modifican por este contrato, continuarán en depósito como garantía de las nuevas obligaciones

tienen actualmente en explotación: Inciso primero: La línea que arrancando de la estación Lobos, de la línea de Merlo al Saladillo, pase por el pueblo del 25 de Mayo y llegue a San Carlos de Bolívar, donde se unirá a la línea que pasando por ese pueblo llegará a Guaminí según la concesión agregada al contrato de compraventa de los ferrocarriles de la Provincia. — Inciso segundo: Prolongación de la del Bragado a Lincoln, que arrancando de este último pase por los pueblos de Lavalle y Villegas, pudiendo prolongarse hasta el límite Oeste de la Provincia. — Inciso tercero: Línea de unión que partiendo de la estación Haedo del ferrocarril Oeste llegue a empalmar con las líneas principales del ferrocarril al Pacífico y de Buenos Aires y Rosario. — Inciso cuarto: La empresa del ferrocarril Oeste podrá prolongar su línea principal desde Trenque Lauquen hasta el límite Oeste de la Provincia.

ART. 2.º — Quedan sin efecto y rescindidos los respectivos contratos de concesión de las siguientes líneas: Primera: de Rauch a Ayacucho. — Segunda: de La Madrid (antes La Gama) a Guaminí. — Tercera: la parte comprendida entre el pueblo de Alvear y San Carlos de Bolívar, de la línea del Saladillo a Guaminí, concedida como extensión de la de Merlo al Saladillo.

ART. 3.º — Las otras líneas cuya concesión poseen las empresas interesadas y que no se mencionan en el artículo anterior, seguirán formando parte del plan de extensiones de sus respectivas redes, acordándose para su realización una ampliación de los plazos primitivos según se detalla en el artículo siguiente.

ART. 4.º — Las líneas indicadas en los artículos primero y tercero serán construídas y entregadas al servicio público en los plazos siguientes, salvo caso de fuerza mayor, debidamente justificado a juicio del Poder Ejecutivo: Inciso primero: La línea de Lobos al 25 de Mayo será entregada al servicio público antes del treinta y uno de diciembre de mil ochocientos noventa y cuatro. — Inciso segundo: La prolongación de la línea de 25 de Mayo a San Carlos de Bolívar tendrá el plazo de doce meses, para la presentación de los estudios y el de diez y ocho meses después de la aprobación para su construcción. — Inciso tercero: La línea del Saladillo a Alvear deberá terminarse su construcción antes del treinta y uno de marzo de mil ochocientos noventa y cinco. — Inciso cuarto: Prolongación de San Carlos de Bolívar a Guaminí, Carhué, Puán y Alfalfa. Los estudios se presentarán en el plazo de diez y ocho meses y las obras serán terminadas en el de cuarenta y ocho meses desde la fecha de la aprobación de los estudios. — Inciso quinto: Para la línea de Trenque Lauquen a Carhué y de Olavarría

nes que contraen; y en caso de no cumplirlas, dichas sumas formarán parte de las multas en que incurriesen.

ART. 7.º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

a Bahía Blanca, los estudios se presentarán en el término de diez y ocho meses y las obras se terminarán en el de cuarenta y ocho meses desde la aprobación de los estudios. — Inciso sexto: Para la línea de Lincoln a Lavalle, los estudios se presentarán en un plazo de seis meses y la línea se entregará al servicio en el de doce meses desde la aprobación de los estudios. — Inciso séptimo: Para la prolongación de Lavalle a Villegas los estudios se presentarán en el plazo de diez y ocho meses y la línea será librada al servicio en el de treinta y seis meses desde la aprobación de los estudios. — Inciso octavo: Para la línea de Haedo a San Martín, los estudios se presentarán en el término de doce meses y las obras se ejecutarán en el de doce meses, desde la aprobación de los estudios.

ART. 5.º — Los plazos a que se refiere el artículo cuarto principiarán a contarse desde la fecha en que el contrato quede definitivamente reducido a escritura pública.

ART. 6.º — Los representantes de ambas empresas interesadas se obligan, a nombre de las empresas que respectivamente representan, a realizar la construcción de las mencionadas extensiones en los plazos fijados en el artículo cuarto o en los que se estableciesen, en caso que por causa de fuerza mayor debidamente justificada el Superior Gobierno hubiera concedido alguna prórroga limitando la responsabilidad al importe de uno por ciento del costo de las líneas, el cual, a los efectos de la garantía queda fijado en la suma de diez y siete mil quinientos pesos nacionales oro sellado por kilómetro de vía que no se construya.

ART. 7.º — Si no se presentasen los estudios o no se efectuasen las obras de cualquiera de las líneas enumeradas en los plazos fijados en el artículo cuarto, quedarán caducas las concesiones respectivas con más la pérdida de la garantía correspondiente según la proporción establecida en el artículo sexto.

ART. 8.º — Todas las líneas enumeradas que forman la red de extensiones que las respectivas empresas deben realizar, se conceden sin prima ni garantía alguna por parte de la Provincia y gozarán de las siguientes franquicias: Inciso primero: El Poder Ejecutivo no acordará ramal o prolongación alguna durante quince años, contados desde la fecha de esta concesión, en competencia con las líneas a que ella se refiere dentro de una zona que comprenda veinte kilómetros de cada lado de dichas líneas o ramal. — Inciso segundo: Las líneas a que se refiere esta concesión, quedan exentas de todo impuesto provincial y municipal por el término de veinte años.



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 febrero de mil ochocientos noventa y cinco.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

*Manuel Vega Segovia.*

TOMÁS R. GARCÍA.

*Ricardo M. García.*

---

ART. 9.º — Declárase de utilidad pública a los efectos de la expropiación los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para la construcción de las vías, estaciones, depósitos y demás instalaciones que se requieran para la construcción y explotación de las líneas que se conceden. La Provincia transferirá gratuitamente a las empresas del Sud y del Oeste la extensión de los terrenos fiscales que según los planos aprobados sean necesarios para la construcción de dichas líneas y dependencias.

ART. 10. — El Poder Ejecutivo solicitará del Excelentísimo Gobierno Nacional se conceda a las empresas del ferrocarril del Sud y del ferrocarril del Oeste, la libre introducción de materiales que sean necesarios para la construcción y explotación de las líneas que se autoriza a construir por este contrato, así como las demás franquicias acordadas a los ferrocarriles nacionales.

ART. 11. — Las líneas a que se refiere este contrato quedan sujetas a las tarifas de las empresas respectivas.

ART. 12. — El Poder Ejecutivo tendrá en las nuevas líneas a construirse la misma jurisdicción que por la ley le corresponde en las existentes.

ART. 13. — Toda cuestión que se suscite entre el Superior Gobierno y las empresas concesionarias sobre interpretación o como consecuencia de esta concesión, 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 laudará 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 no haber laudado sobre cuestiones no comprometidas o fuera de término. Cada una de las partes pagará el árbitro que designe y los del tercero los pagarán por mitad.

ART. 14. — El Poder Ejecutivo someterá este contrato a la aprobación de la Honorable Legislatura.

ART. 15. — Sin perjuicio de la sanción legislativa a que se refiere el artículo anterior, las empresas concesionarias podrán principiar la construcción de cualquiera de las nuevas líneas férreas a que se refiere esta conce-

Cúmplase, comuníquese, publíquese y dése al Registro Oficial.

GUILLERMO UDAONDO.

EMILIO FRERS.

Véanse leyes n.ºs 2.362 y 2.613.

sión, sin por ello modificar o alterar los respectivos plazos acordados en el artículo cuarto. Previa notificación y conformidad de los representantes de las respectivas empresas de los ferrocarriles del Sud y del Oeste de Buenos Aires, pase este expediente a la Escribanía Mayor de Gobierno para que extienda la respectiva escritura de contrato *ad-referendum*, de conformidad con las cláusulas que anteceden, y fecho remítase testimonio de ella a este Ministerio para ser elevado a la Honorable Legislatura a su aprobación.

ART. 16. — Comuníquese, etc.

J. A. COSTA.

PASTOR LACASA.

Tales son los antecedentes que con referencia a este contrato resultan del expediente letra S, número sesenta y uno del Ministerio de Obras Públicas, y acerca de cuya exactitud doy fe, yo el autorizante. Por tanto, el señor Gobernador a nombre de esta Provincia, don Guillermo White, por la empresa del Ferrocarril del Sud y don Juan Federico Roberts en representación de la sociedad anónima denominada «The Buenos Aires Western Railway Limited», actual propietario del ferrocarril del Oeste, declaran:

Que formalizan el presente contrato *ad-referendum* cuyo objeto, bases y condiciones son las que establece la resolución precedente citada. Los señores White y Roberts que declaran ser capaces para realizar este acto y hallarse domiciliados en la capital federal, y de cuyo conocimiento doy fe, han comprobado sus respectivas personerías con los documentos transcritos a los folios trescientos sesenta y uno del protocolo de esta oficina correspondiente al año mil ochocientos ochenta y ocho y doscientos cuarenta y tres vuelto del de este año. Leída que les fué la firmaron siendo testigos don Agustín S. Sorraco y don César I. Medina, vecinos y hábiles, de que certifico. Esta escritura sigue a la otorgada con fecha once del corriente, bajo el número ciento dos al folio doscientos noventa y ocho vuelta de este registro.

G. UDAONDO. — EMILIO FRERS. —  
Guillermo White. — J. F. Roberts.  
— Tgo. Agustín J. Sorraco. — Tgo.  
César I. Medina. — Hay un sello.  
— Ante mí: Magluar Monjeaux.