

Año 1863

Mayo

Mayo 23.—La Cámara de Diputados de la Nación aprueba el contrato celebrado con Mr. Wheelwright, y el mismo día, el ejecutivo nacional decreta el cúmplase.

He aquí los documentos:

El Presidente de la Cámara de Diputados de la Nación.

Buenos Aires, Mayo 23 de 1863.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

El que suscribe tiene el honor de remitir á V. E. á los efectos consiguientes, la ley, que iniciada en la H. Cámara de Senadores, ha tenido definitiva sanción en la que tengo el honor de presidir, aprobando el contrato celebrado con don Guillermo Wheelwright para la construcción del ferro-carril Central Argentino, entre las ciudades del Rosario y Córdoba.

Dios guarde á V. E. muchos años.

J. E. URIBURU.
Ramón B. Muñiz,
Secretario.

CONTRATO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERRO-CARRIL CENTRAL ARGENTINO

El Ministro del Interior de la República Argentina, á nombre del Gobierno de ella por una parte, y por la otra el señor Guillermo Wheelwright, han convenido lo siguiente:

Art. 1º El Gobierno Nacional autoriza al señor Wheelwright, para formar una sociedad anónima bajo el título de "Ferro-carril Central Argentino", con el objeto de construir y explotar por locomotivas á vapor, un ferro-carril de una sola vía, que partiendo desde la ciudad del Rosario de la Provincia de Santa Fé, termine en la ciudad de Córdoba, según la traza presentada por el ingeniero Allan Campbell, y contenida en su informe y planos de fecha 30 de Noviembre de 1855, cuyo trabajo facultativo será cedido á la compañía sin remuneración alguna. Ninguna desviación de

dicha traza podrá hacerse sin consentimiento mutuo del Gobierno y de la compañía.

Art. 2º El domicilio legal de la compañía será necesariamente en la República Argentina; y su capital será de 1,600,000 libras esterlinas ó de 8,000,000 de pesos fuertes en 80,000 acciones del valor cada una de 20 libras esterlinas ó sean 100 pesos fuertes.

Art. 3º Todos los terrenos, ya sean nacionales ó provinciales ó del dominio privado que se requieran para el camino, estaciones, muelles, depósitos de carbón, almacenes para la carga, oficinas de fábrica, depósitos de agua y demás dependencias del ferro-carril, serán donados por el Gobierno á la compañía, debiendo ponerla en posesión de dichos terrenos tan pronto como ella lo necesite y quedando el Gobierno obligado á defender y sanear la propiedad de ellos en todo tiempo y contra todo reclamo de cualquier clase y naturaleza que sea.

Art. 4º Los materiales, útiles y artículos que fuese necesario importar del exterior, para la construcción y uso exclusivo del ferro-carril, serán libres de todo derecho de introducción durante el período de 40 años. Asimismo, la propiedad del ferro-carril y sus dependencias, serán libres de toda contribución ó impuestos por el mismo término.

Art. 5º El Gobierno concede á la compañía el derecho de cruzar todos los caminos con el ferro-carril, con tal que no se impida el tráfico por ellos; el usar de las corrientes de agua en cuanto fueran requeridas para el servicio y beneficio del ferro-carril, y de utilizar las maderas y bosques de propiedad pública para objetos del camino ó de su tráfico, todo libre de cargo y sin remuneración alguna.

Art. 6º Todas las personas empleadas en la construcción y tráfico de la línea estarán exceptuadas de cualquier servicio militar.

Art. 7º El gobierno concede á la compañía el derecho de extender la línea hacia la Cordillera de los Andes, usando de aquella ruta que se encuentre más favorable; acordándose á dicha prolongación los mismos derechos, privilegios y excepciones que este contrato confiere al trayecto del Rosario á Córdoba, con excepción de la garantía.

Art. 8º La compañía tendrá el derecho de prolongar el camino hasta el puerto de las Piedras y de establecer las líneas accesorias que crea convenientes; pero estará obligada á admitir ramales hechos por otras empresas, y á conducir el material para su construcción con rebaja de un 25 % de los precios comunes; como también á conducir carga y pasajeros destinados á dichos ramales, por los mismos precios por milla que establece la tarifa ordinaria.

Art. 9º Las balijas de correspondencias públicas serán conducidas gratuitamente por el ferro-carril; pero en ningún caso los trenes podrán ser detenidos por más tiempo que el anunciado para su partida. Los efectos militares y las tropas pagarán en los trenes ordinarios la mitad de los pre-

cios comunes; pero la conducción de la pólvora lo mismo que el empleo de los trenes especiales, estarán sujetos á arreglos también especiales.

Art. 10. El Gobierno conviene en facilitar y proteger la introducción de inmigrantes que haga la compañía al país, concediendo á éstos todas las ventajas y prerogativas que se han establecido y establecerán en favor de la inmigración.

Art. 11. El Gobierno concede á la compañía el derecho de contruir iglesias y escuelas para el uso de los inmigrantes y empleados del camino de fierro.

Art. 12. El Gobierno concede á la compañía en plena propiedad, una legua de terreno á cada lado del camino en toda su extensión, comenzando á cuatro leguas de las estaciones Rosario y Córdoba y una legua de cada una de las villas de San Gerónimo y Villa Nueva, por donde pasa el camino. Estas tierras son á más de las estipuladas por el art. 3º, siempre que aquéllas no fuesen comprendidas en éstas y son donadas á la compañía en plena propiedad, á condición de poblarlas. Además el Gobierno se compromete á obtener cuatro leguas cuadradas en la provincia de Santa Fe y cuatro en la de Córdoba de las tierras fiscales pertenecientes á cada una de estas provincias para cederlas á esta compañía.

Art. 13. La compañía no adquirirá la propiedad de las tierras donadas por el artículo anterior, sino á medida que vaya construyendo el ferro-carril, y á la par con el adelanto de la obra.

Art. 14. Todos los edificios y terrenos cultivados que queden actualmente comprendidos en el área cedida en el art. 12 á uno y otro lado del camino, serán comprados por la compañía á su dueño por su justo precio; ó serán exceptuados de la donación y reconocido por ella como propiedad particular.

Art. 15. El Gobierno garante á la compañía en la explotación del ferro-carril un interés de un 7 0/0 anual sobre un costo fijo de seis mil cuatrocientas libras esterlinas por milla; debiendo satisfacer anualmente la diferencia entre este interés y el producto líquido de la explotación cuando éste fuere menos; pero si excediere, en lo sucesivo, el exceso se aplicará al reintegro de las cantidades pagadas por el Gobierno.

Art. 16. Es entendido que en el costo de seis mil cuatrocientas libras esterlinas por milla que se reconoce por el artículo anterior, quedan comprendidos los intereses del 7 0/0 anual que la compañía está obligada á abonar sobre los capitales que se inviertan en el ferro-carril durante su construcción.

Art. 17. La garantía del 7 0/0 por parte del Gobierno comenzará á hacerse efectiva á medida que se vayan abriendo al tráfico público las diversas secciones del camino.

Art. 18. Para la liquidación de la garantía acordada, que se hará al fin de cada año, se deducirá del producto bruto del tráfico un 45 0/0 fijo por

gastos de explotación y sobre la cantidad restante se calculará el producto por milla.

Art. 19. La compañía no tendrá derecho á la garantía asignada, cuando, por culpa suya, cesase ó se interrumpiese la explotación del ferro-carril.

Art. 20. El término de la garantía será de cuarenta años, contados desde la fecha en que comience á correr, pasado el cual cesará toda obligación por parte del Gobierno.

Art. 21. La anchura del trayecto del camino, dentro de los rails, será la misma que tienen los ferro-carriles del Oeste y Norte de la Provincia de Buenos Aires, es decir, de cinco pies y seis pulgadas (medida inglesa).

Art. 22. La compañía se obliga á dar concluidos, y en estado de abrirse al tráfico público, diez millas por lo menos, de ferro-carril en el término de dieciocho meses, contados desde la aprobación de este contrato por el Congreso. El resto del camino deberá terminarse en cinco años, excepto el caso fortuito ó fuerza mayor bien justificado, bajo la pena de quedar sin efecto la concesión para construir.

Art. 23. El Gobierno tendrá el derecho de intervenir en la fijación de la tarifa cuando los dividendos se excedan de un 15 % sobre el capital.

Art. 24. La compañía deberá someter sus estatutos á la aprobación del Gobierno.

Art. 25. Las cuestiones que se susciten entre el Gobierno y la compañía, serán sometidas á la decisión de árbitros nombrados de una y otra parte, con arreglo á las leyes del país.

Art. 26. Este contrato será presentado oportunamente al Congreso para su aprobación y, obtenida ésta, será reducido á escritura pública.

Buenos Aires, Mayo 16 de 1863.

GUILLERMO RAWSON.
Guillermo Wheelwright.

Buenos Aires, Mayo 19 de 1863.

Apruébase el precedente contrato en todas sus partes, elévese en oportunidad al Congreso en cumplimiento al art. 26.

MITRE.
GUILLERMO RAWSON.

Buenos Aires, Mayo 23 de 1863.

Acúscese recibo y promúlguese la ley adjunta.

MITRE.
G. RAWSON.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de—

LEY:

Art. 1º Apruébase el contrato celebrado el 19 de Marzo del corriente año por el Poder Ejecutivo con don Guillermo Wheelwright, para la construcción del ferro-carril del Rosario á Córdoba, con la siguiente modificación en el art. 21: " La anchura del trayecto del camino dentro de los rieles, " será fijada por el Poder Ejecutivo ".

Art. 2º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso, en Buenos Aires, á los veintidós días del mes de Mayo del año de mil ochocientos sesenta y tres.

MARCOS PAZ.

Carlos María Saravia,
Secretario del Senado.

JOSÉ E. URIBURU.

Ramón B. Muñiz,
Secretario de la C. de DD.

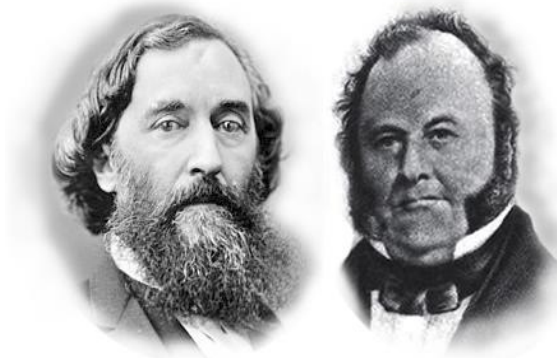
Departamento del Interior.

Buenos Aires, Mayo 23 de 1863.

Cumplase. A sus efectos, baje á la escribanía mayor de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, para que en cumplimiento del art. 26 del contrato celebrado con don Guillermo Wheelwright, sea éste reducido á escritura pública; comuníquese á quienes corresponda, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

MITRE.

G. RAWSON.



Presidente Bartolomé Mitre y William Wheelwright



Investigación:

www.capillasytemplos.com.ar

Fuente de consulta:

Carrasco, Eudoro y Carrasco, Gabriel: "Anales de la Ciudad del Rosario de Santa Fe - 1527/1865"
Imprenta J. Peuser - Buenos Aires, 1897.