

Este documento ha sido descargado de:  
This document was downloaded from:



*Nulan*

**Portal *de* Promoción y Difusión  
Pública *del* Conocimiento  
Académico y Científico**

**<http://nulan.mdp.edu.ar> :: @NulanFCEyS**

**+info <http://nulan.mdp.edu.ar/42/>**

## **LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES Y EL PROBLEMA DEL COSTO DEL FERROCARRIL DEL SUD (F.C.S.) (1861 - 1865)**

**The province of Buenos Aires and the problem of the cost of the Southern Railway.**

**Dr. Luis Jorge GIMENEZ**  
*Director Area Pedagógica de Cs. Sociales*  
*Facultad de Ciencias Económicas y Sociales*  
*U.N.M.D.P.*

### **RESUMEN**

El presente trabajo corresponde a un capítulo de la Tesis doctoral inédita del autor: "El gobierno de Mariano Saavedra en la provincia de Buenos Aires. 1862 - 1866", que trata sobre los problemas que surgían entre el gobierno nacional (General Mitre) y el gobierno provincial (Mariano Saavedra) ante cualquier asunto que se presentaba y, en este caso, marca la diferencia de enfoques frente a un tema tan crucial como es el costo definitivo del Ferrocarril del Sud.

Además, se rescata la figura ejemplar de Mariano Saavedra (hijo de Cornelio Saavedra y abuelo de Carlos Saavedra Lamas), quien tuvo que tomar distancia en momentos tensos de la política nacional, dividida entre nacionalistas y autonomistas.

### **PALABRAS CLAVE**

Camino de hierro - Gobernador de Buenos Aires - Costo definitivo.

### **SUMMARY**

The following article belongs to one chapter from the author's unpublished doctoral thesis: "Mariano Saavedra's government of Buenos Aires Province. 1862 - 1866", treating of the arising problems between the national government (General Mitre's) and the provincial government (Mariano Saavedra's) whenever a particular matter was to be considered. In this case, the article marks the different ways of focusing such a crucial subject like the definitive cost of the Southern Railway.

Besides, Mariano Saavedra's exemplary behaviour is rescued. Mariano Saavedra (Cornelio Saavedra's son and Carlos Saavedra Lamas' grandfather) had to keep his distance during tense moments of the national politics, divided between nationalists and autonomists.

### **KEY WORDS**

Railway - Governor of Buenos Aires - Definitive cost.

La provincia de Buenos Aires había iniciado su política ferrocarrilera siendo Estado de Buenos Aires, al realizar la construcción del Ferrocarril del Oeste. El segundo trazado sería el de cubrir la región del sur de Buenos Aires, llamado por eso el Ferrocarril del Sud.

Dicha traza se inició con un pedido que un financista y estanciero llamado Eduardo Lumb presentó a la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, en agosto de 1861, para construir un ferrocarril que uniera Buenos Aires con Chascomús.

El dictamen de la Comisión del Senado salió en abril de 1862, y la Ley concediendo la construcción fue del 27 de mayo del mismo año.

Era todavía gobernador de la provincia de Buenos Aires, el general Mitre, quien, conjuntamente con Norberto de la Riestra, firmó el contrato correspondiente con Eduardo Lumb, para la construcción de un Ferrocarril que saliendo de Plaza Constitución llegara hasta el pueblo de Chascomús.

La Ley, que favorecía en gran medida al Sr. Lumb contenía los puntos siguientes:

Se construiría un ferrocarril que uniera el Mercado de Constitución y el pueblo de Chascomús.

Se emplearían materiales de primera calidad, y la trocha a utilizarse sería la ancha, es decir de 1,76 mts. entre vía y vía.

La provincia de Buenos Aires le reconocía una garantía del 7% de interés anual sobre el costo efectivo. No se

reconocería un costo mayor de 10.000 libras esterlinas por cada milla. Se haría efectiva a medida que se abriera el tránsito ferroviario de las distintas secciones. se liquidaría a fin de cada año, y el término del contrato sería de 40 años.

Se concedían tierras fiscales para el paso de las vías del ferrocarril.

Las tarifas se fijarían con intervención del gobierno provincial.

La concesión de esta línea ferroviaria en lo que se refería a horarios, ubicación, nombres de las estaciones, etc. estaba subordinada al gobierno de la provincia de Buenos Aires.<sup>(1)</sup>

La aprobación de dicho contrato había motivado grandes discusiones con respecto a dos puntos, que a juicio de algunos legisladores, era necesario dejar en claro: el costo por milla de la línea y la garantía del 7% sobre el capital a emplearse.

Eso había motivado que pasase a estudio de la Comisión de Hacienda.

Mariano Saavedra, el futuro gobernador de la Provincia de Buenos Aires, conjuntamente con Francisco Pico, participó como diputado en la redacción del dictamen presentado por la Comisión de Hacienda el 25 de abril de 1862. Dicho dictamen, luego de hacer un menudo análisis del tráfico de personas y mercaderías que podía realizarse en ese momento, terminaba estableciendo lo siguiente: "Vuelva al P.E. para que se haga saber al peticionario Don Eduardo Lumb que haga su proyecto sobre una base más aceptable." <sup>(2)</sup>

En el mes de octubre de 1862, Mariano Saavedra se hace cargo del gobierno de la provincia, y el 12 de noviembre aprueba la traza del ferrocarril que sería el plano presentado por el concesionario <sup>(3)</sup>; y el 24 de diciembre firma la aprobación de los estatutos de la nueva compañía. <sup>(4)</sup>

(1) Registro Oficial. Año 1863, págs. 55 a 59.

(2) Rögind, W "Historia del Ferrocarril del Sud". Bs. As., 1937 pág. 14

(3) Registro Oficial, Año 1862 Segundo semestre, págs. 148 a 150.

(4) Registro Oficial, Año 1862, págs. 182 y 183

Ahora bien, el artículo 3º del contrato, estipulaba: "El gobierno garante a la empresa sobre el costo efectivo del camino, un interés del 7% al año, a saber, se obliga a abonar a la Empresa las sumas que faltaren anualmente a sus utilidades líquidas hasta completar el mencionado 7%, como interés sobre el costo reconocido del camino, no debiendo en ningún caso reconocerse un costo mayor que el de 10.000 libras esterlinas por milla, ni pagarse por el gobierno en ninguna circunstancia una suma anual mayor a la de 700 libras esterlinas por milla por dicha garantía..."

El artículo siguiente decía: "Para establecer el costo que deba reconocerse se tomará sólo en cuenta el gasto efectivo de las obras y materiales empleados, más el valor de los terrenos expropiados, las comisiones legítimas y usuales y el interés

del capital, mientras estuviese en construcción el camino, a razón del 6% al año por las sumas que se fuesen invirtiendo". (5)

Por lo tanto, quedaba por reconocerse, por parte del gobierno el costo definitivo del ferrocarril.

Como hemos visto la traza fue aprobada el 12 de noviembre de 1862, y los estatutos de la compañía, lo fueron el 24 de diciembre del mismo año. Pero el decreto que reconocía el costo único y definitivo en la suma de 700.000 libras esterlinas, es el 12 de agosto de 1863.

Durante ese largo periodo de casi un año, mediaron comunicaciones y situaciones de mucho interés entre el gobernador Saavedra y el General Mitre, en ese momento Presidente de la República.

## **DIFICULTADES PARA EL RECONOCIMIENTO DEL COSTO DEFINITIVO**

Con fecha 26 de marzo de 1863 el General Mitre, se dirige a su amigo Mariano Saavedra, informándole que lo han entrevistado algunos de los interesados en el Ferrocarril Sud, "con el objeto que mediara con el gobierno de Ud., a fin de salvar la dificultad que puede hacer fracasar la empresa, y sabiendo que iba a hablar con Ud. sobre el particular aunque de una manera puramente confidencial y amistosa, han quedado a la expectativa".

Le manifiesta su interés por solucionar el problema del costo de dicho ferrocarril, no sólo para unificar criterios entre el gobierno provincial y nacional, "sino -le dice- por lo que respecta a la empresa misma que tan ligada veo al crédito del país en Londres". (6)

Mitre insiste ante el gobernador, asegurándole que lo que más ha alarmado a los del ferrocarril, "es que el señor Domínguez le ha dicho que las obras deberían ser tasadas, y con arreglo a esa tasación determinar el costo, lo que no está en conformidad del Decreto del 29 de diciembre". (7)

Al día siguiente, Saavedra le hace llegar una larga carta, donde le explica todas

---

(5) *Registro Oficial, Año 1863, pág. 56.*

(6) *Carta del General Mitre a Mariano Saavedra, del 26 de marzo de 1863. Archivo de Mariano Saavedra.*

(7) *Id. del 11 de abril de 1863. Archivo de Mariano Saavedra*

las dificultades existentes, asegurándole que mortifica sus sentimientos amistosos hacia él, negándose a la redacción que le propone... "si se admitiese ese artículo, -le dice- hábilmente redactado (los anteriores los acepto), la Compañía se colocaría desde ahora, en seguro camino de obtener más adelante el 7% sobre el máximo de 10.000 libras esterlinas que es lo que, con una tenacidad verdaderamente inglesa, se empeña en allanar, porque sienten que el artículo 3º de la Ley de concesión y el 4º del Contrato con el Sr. Lumb, no les dará ese resultado, estando a su tener terminante e inequívoco".

"Por esa redacción, los artículos que he mencionado antes cambiarían de rol. En vez de ser como son hoy, la base que ha de servir para determinar *el costo efectivo* del camino, quedarían subordinados a la nueva base cuya aceptación se propone; es decir, al Contrato de Construcción que quieren que se admita como tal y que representan 8.700 libras esterlinas suma que, aumenta después, con intereses, comisiones, y darían indispensablemente la garantía del 7 pr% sobre ese máximo".

Termina la carta manifestándole que si es cierto que aceptando los que ellos piden, él cubriría hasta cierto punto su responsabilidad administrativa, y recibiría "alegres aplausos de los interesados" "...ante mi razón y mi conciencia -le dice- me habrás desviado por la primera vez de la austeridad con que me he propuesto llenar mis deberes públicos".

Y agrega: "Sé bien que este proceder me expone a interpretaciones inmerecidas

de parte de aquellos, pues Ud. es otra cosa Ud. me hará justicia".

Y como para que no quedaran dudas sobre su posición, insiste: "El Decreto que Ud. vió ayer, da a la Compañía cuanto es posible darle". "Si la forma condicional en que está redactado no conviene a sus propósitos, porque *quieren* más que eso, que concurren a las Cámaras". (8)

El General Mitre le contesta al día siguiente, manifestándole que él ha intervenido creyendo que había en todo un afán por sujetarse estrictamente a la Ley. Pero le manifiesta que ahora recién comprende que la dificultad de aceptación ha resistido "en el deseo legítimo del Gobierno de que la garantía no sea sobre el máximo de las 10.000 libras; lo que a haber comprendido antes me habría retraído a toda oficiosidad en este asunto, pues ni deseo ofrecer aconsejándole que falte a su deber, ni que comprometa los intereses públicos, si es que se puede garantir una cantidad menor que la ya enunciada".

Al terminar la carta, le agradece su deferencia en el asunto "aunque no haya podido ser arreglado en un todo, en lo que hago justicia al sentimiento del deber que le ha dictado su resolución". (9)

Es interesante observar con qué interés ha mediado en este asunto el Presidente de la República, y con qué firmeza de carácter ha respondido el Gobernador Saavedra, cuya posición con respecto al problema ya era conocida desde que fue uno de los firmantes del dictamen que estipulaba que el Poder Ejecutivo debía hacer saber al Sr. Lumb que hiciera su proyecto "sobre una base más aceptable".

En el mensaje de mayo de 1863, el Gobernador expone a la Legislatura el inconveniente que ha existido con la empresa del Ferrocarril del Sud.

"El Gobierno -dice en esa

8 Copia de la carta de Mariano Saavedra al General Mitre, del 12 de abril de 1863. Archivo de Mariano Saavedra.

9 Carta del General Mitre a Mariano Saavedra, del 13 de abril de 1863.

oportunidad- ha dado su aprobación a los planos de la traza y nivelación de este camino, y bajo ciertas declaraciones conformes con la Ley de Concesión, aprobó también los estatutos de la Compañía Anónima que se ha formado con Inglaterra para construirlo y explotarlo. Pero la empresa está paralizada a consecuencia de haber pretendido la compañía que el Gobierno aprobase un contrato hecho por ella, con un empresario de Inglaterra; y como esta aprobación importaría reconocer sin examen el precio de 8.700 libras esterlinas por milla como parte del capital sobre que ha de recaer la garantía de 7%, el Gobierno no ha podido acceder a esta pretensión, porque se lo impidió la Ley que dice, que la garantía recaerá sobre el costo efectivo de las obras".

"El Gobierno -agrega- entiende que no está autorizado para exonerarse del deber de intervenir en la construcción y de velar por el cumplimiento de las condiciones de

la concesión, puesto que de otro modo no podría justificar las erogaciones que tendrá que hacer para cubrir la garantía". (10)

Entonces, el 11 de mayo envía a la Legislatura una explicación completa sobre el caso del Ferrocarril del Sud, sobre todo con respecto a la cantidad que debía garantizarse, así como copia de la presentación hecha por los encargados de la Compañía.

Mientras tanto, "La Nación argentina", colocada en oposición a la opinión del Gobernador, que, como se ha podido apreciar es de intransigencia frente a las pretensiones de la Compañía del Ferrocarril, dice: "De acuerdo con la opinión manifestada unánimemente por la prensa, desearíamos que las Cámaras Provinciales accediesen a la petición de los encargados, declarando que es justo, que el costo efectivo de la vía, es lo que la Compañía paga realmente a los constructores". (11)

## LEY AUTORIZANDO AL PODER EJECUTIVO PARA RECONOCER EL COSTO EFECTIVO

El 1º de junio se discutió en Diputados el problema de la autorización al Poder Ejecutivo para reconocer el costo efectivo de las obras, materiales y terrenos del Ferrocarril del Sud.

Es interesante en esta oportunidad la posición del diputado Rayces, que sostuvo que éramos un país muy nuevo como para contar con peritos sobre ferrocarriles para saber si estaba de acuerdo con lo que se cobraba.

"Yo estoy -decía Rayces- interesado como el que más en el resultado de esta obra y la necesidad que tiene el país de caminos de fierro, pero no debemos ser pródigos en concesiones". Y solicitaba que

apareciera el Ministro de hacienda para dar más informaciones al respecto.

En realidad, Rayces es el único que en ese momento hacía objeciones al proyecto. Mientras tanto, el Ministro contestaba que por hallarse enfermo no podía concurrir. (12)

El 6 de junio se trató en Senadores.

(10) Mensaje del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires su Honorable Asamblea Legislativa de 1863 Registro Oficial. Año 1863, pág. 133.

(11) "La Nación Argentina", 23 de mayo de 1863.

(12) Diario de las Sesiones de la Cámara de Diputados Año 1863, pág. 41, del Ministro de Hacienda

El senador Montes de Oca sostuvo que la concesión era cara, por lo que, tanto él como de la Riestra, proponían que el Ministro debería concurrir a la discusión.

Después de un cuarto intermedio continuó la sesión con la asistencia del Ministro de Hacienda. El senador Montes de Oca volvió a recalcar que el camino era excesivamente caro para el presupuesto que contaba la Provincia de Buenos Aires.

El Ministro aseguró que el Gobierno llamaría peritos y según la opinión de ellos procedería después, pero no asumía más responsabilidad que la de cumplir la Ley. Que la comisión que iba a examinar el

Contrato y planos a la vista, diría si era aceptable o no.

Al final, el proyecto de autorización fue aprobado por afirmativa, quedando redactado así:

"Art. 1º - Autorízase al Poder Ejecutivo para reconocer como costo efectivo de las obras, materiales y terrenos expropiados del Ferrocarril del Sud, la suma de 651 mil libras esterlinas, siempre que el examen facultativo que previamente hará practicar del contrato de construcción, presentado por los concesionarios, resultase que las obras y demás en él detalladas correspondan al referido precio". <sup>(13)</sup>

## **DECRETO RECONOCIENDO EL COSTO ÚNICO Y DEFINITIVO DE 700.000 LIBRAS ESTERLINAS**

El 13 de junio se nombró la Comisión que debía realizar el examen facultativo de las obras de referencia.

Mientras tanto, los diarios seguían de cerca el asunto de la concesión.

El diario "El Nacional" la encuentra excesiva.

"La Nación Argentina", mientras tanto, se anticipa a la resolución, y anuncia el 13 de agosto: "Anteanoche a las once se ha convenido definitivamente entre el Gobierno y los empresarios, sobre los puntos que ocasionaron las divergencias".

Y agrega: "Parece que los concesionario hacen una rebaja de mil libras esterlinas sobre el costo de cada milla". <sup>(14)</sup>

Efectivamente, el 12 de agosto aparece el decreto del Poder Ejecutivo

reconociendo como único y definitivo costo del Ferrocarril del Sud, la suma de 700.000 libras esterlinas.

Dicho decreto establecía lo siguiente: "Visto el informe de la Comisión de facultativos nombrados para examinar el contrato de construcción, celebrado por la Compañía del Ferrocarril del Sud con los señores Peto y Betts de Londres, y resultando de ese examen, que la suma de 651.000 libras esterlinas fijadas en el mismo como costo de los trabajos, material y expropiación de terrenos, debe ser rebajada. Y habiendo los representantes de la Compañía propuesto al Gobierno en vista de ese resultado, establecer una suma como costo fijo y definitivo del Ferrocarril, y aceptando el precio de 9.000 libras esterlinas por milla que el Gobierno ofreció reconocer como importe de todo, a saber: obras y materiales conforme al contrato con los señores Peto y Betts incluyendo en dicha suma el valor de los terrenos expropiados,

(13) *Diario de las Sesiones de la Cámara de Senadores. Año 1863, págs. 66 a 71*

(14) "La Nación Argentina", 13 de agosto de 1863.

las comisiones legítimas usuales y el interés de 6% acordado por la Ley sobre el capital que se invierta mientras las obras estén en construcción, y finalmente convencido el Gobierno de que todos estos gastos reunidos hubieran elevado la suma del contrato a 750.000 libras esterlinas o sea 10.000 libras esterlinas por milla, ha resuelto lo siguiente:

1º - El Gobierno reconoce como único y definitivo costo del Ferrocarril del Sud, desde la ciudad hasta Chascomús, como queda especificado la suma de 700.000 libras esterlinas.

2º - En caso de ser necesario hacer efectiva la garantía de 7% anual sobre el capital reconocido, el Gobierno la pagará reembolsando lo que corresponda a 25.000 libras esterlinas. <sup>(15)</sup>

Es decir, el Gobierno fijaba como valor máximo del Ferrocarril la cantidad de 700.000 libras esterlinas, aceptando la oferta de los señores Tomás Armstrong, Jorge Drabble, Martín Alzaga, Juan Nepomuceno Fernández, Alfredo Lumb, José G. Lezama, Ambrosio P. Lezica, Enrique A. Green, Juan Fair, Federico Elortondo y Enrique Harrat: "por la que se comprometen a pagar de mancomún et insolidum el importe del interés del 7% anual garantido por el Gobierno a la Compañía del F.C. del Sud sobre una suma de 25.000 libras esterlinas por todo el tiempo que subsista la obligación del Gobierno para con la Compañía

concesionaria". <sup>(16)</sup>

Más tarde, una Ley provincial del 28 de agosto de 1863, modificó los art. 12º y 16º.

El 12º correspondiente a la Ley del 9 de noviembre de 1862, se modificó de manera que el Gobierno tendría el derecho de intervenir en la fijación de las tarifas durante el período de la garantía, siempre que las utilidades líquidas excedieran el 12% anual.

El Art. 16º era con respecto al contrato de concesión del 12 de junio de 1862; y la modificación estableció que la empresa estaría obligada a continuar la línea hasta Dolores, u otro punto conveniente, o hacer los ramales que el Gobierno determinase siempre que ésta lo denunciase, "a condición de que será extensiva para dichas obras la misma garantía de interés sobre el costo de ellas, y en caso que la Compañía no se preste a ejecutar dichas obras, el Gobierno tendrá el derecho de expropiar el camino pagando su costo reconocido más un 20% a título de indemnización". <sup>(17)</sup>

Lumb, ya anciano, hizo ingresar en la Sociedad del Ferrocarril del Sud, a miembros de la comunidad británica en Buenos Aires y también en residentes en Inglaterra

Para la realización de las obras, la Sociedad celebró contrato con Samuel Morton Peto y E. Ladd Betts, de Londres, que pronto comenzaron su tarea.

---

(15) Registro Oficial. Año 1863, págs. 254 y 255.

(16) Rögind, William: Obra citada. pág. 20.

(17) Registro Oficial. Año 1863, pág. 256



## INAUGURACIÓN DE LAS OBRAS

El 7 de marzo de 1864 se inauguraron solemnemente las obras de construcción.

A las 12 en punto, el Presidente de la Comisión, señor Frank Parish, invitó al Presidente de la república a dar la primera palada.

"El General Mitre, en cuya fisonomía se dejaba entrever el placer que lo dominaba, contestando brevemente al señor Frank Parish, tomó la pala, removió la tierra, que dejó caer en la preciosa carretilla, que la mano del patriota señor Mariano Saavedra condujo a depositar al pie del pequeño tablado preparado al efecto". (18)

Los diarios comentaron el acontecimiento con gran entusiasmo, transcribiendo los discursos.

También el Gobernador daba noticias del acontecimiento en su mensaje de ese año.

"La Dirección del ferrocarril del Sud al inaugurarse los trabajos, como testimonio de consideración al Gobernante progresista (Mariano Saavedra), le presentó una preciosa vajilla, valiosísimo presente, cuyo costo se estimaba en mil onzas.

"Saavedra agradeció la distinción, pero rehusó el obsequio, declarando que un gobernante cumple su deber trabajando para el Bien Común".

Al año siguiente, el Gobernador vuelve a dar noticias sobre la marcha de la obra, diciendo que el Ferrocarril avanza rápidamente.

"Los vecinos de Dolores y otros partidos del Sud -dice- piden ya su prolongación hasta allí, y el Gobierno está en arreglos preliminares con la Compañía para que lo realice bajo bases convenientes".

Los trabajos se iniciaron con tanta actividad que fue posible inaugurar la primera sección (hasta Jeppener) el 14 de agosto de ese año.

Se construyeron las siguiente estaciones: Constitución, Barracas, Lomas de Zamora, Glew, San Vicente, Domselaar, Ferrari, Jeppener, Facio, Gándara, y Chascomús.

El servicio público hasta esta última ciudad, fue abierto por fin el 18 de diciembre de 1865.

---

<sup>18</sup> Rogind, William: *Obra citada*, pág. 21.

**BIBLIOGRAFÍA INÉDITA**

**Archivos**

**Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires**

Senadores de la Provincia de Buenos Aires Año 1862. (Reimpresión). La Plata, 1896.

Libro de acuerdos y Decretos. Sección Ministerio de Gobierno. Caja 12 - 4 - (872)

Homenaje a la memoria del Señor Mariano Saavedra. Febrero 9 - 1863. Imprenta de M. Biedma. Buenos Aires, 1883.

Mensaje del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires a su Honorable Asamblea General Legislativa de 1864. sección Legislatura. Cámara de Diputados. Año 1864. Caja 50 - 1 - 89.

Leyes de Buenos Aires. Recopilación de Federico M. Della Croce. Edición de la Revista de Administración. La Plata, 1922.

**Archivo de la Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires**

Recopilación de Leyes y Decretos promulgados en la Provincia de Buenos Aires, desde 1810 a 1876. Buenos Aires, 1878.

Carta Postal de la Provincia de Buenos Aires, levantada por orden del Señor Administrador General de Correo . 1863.

Leyes de la Provincia de Buenos Aires. Compiladas por el Dr. León Yuquelson. Tomo I. Editor Antonio Lacort. Buenos Aires, 1937.

Archivo de D. Mariano Saavedra

Museo Colonial e Histórico de la Provincia de Buenos Aires. (Luján): Guía del Museo de Transportes, con numerosas ilustraciones y antecedentes sobre la evolución de los mismos. Buenos aires, 1931.

**Obras de Consulta**

Archivo del General Mitre. Presidencia de la República. Años 1862 - 1868. Tomo XXIII. Biblioteca de "La Nación". Buenos Aires, 1913.

Registro Oficial del Gobierno de Buenos Aires. Año Décimo-quinto. 1862. Imprenta del Comercio de La Plata. Buenos Aires.

D'AMICO, Carlos: Buenos Aires, sus hombres, su política. (1860 - 1890). Buenos Aires, 1952.

Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. 1863. Imp. y Lit. a vapor de

Diario de Sesiones de la cámara de

Bernhein y Boneo. Buenos Aires, 1864.

Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. 1864. Imprenta del Comercio del Plata. Buenos Aires, 1864.

RÖGIND, William: Historia del Ferrocarril del Sud. Buenos Aires, 1937.

SCALABRINI ORTIZ, Raúl: Historia de los Ferrocarriles Argentinos. editorial Reconquista. Buenos Aires, 1940.

***Periódicos.***

"El Nacional". Años: 1862, 1863, 1864, 1865.

"La Nación Argentina". Años: 1862, 1863, 1864, 1865.

"La Tribuna". Años: 1862, 1863, 1864.

## APÉNDICE DOCUMENTAL

Copia de carta de Mariano Saavedra al General Mitre, referente al Ferrocarril del Sud, utilizada en el trabajo.

*Exmo. Sr. Presidente, Brigr. Gral. Don Bartolomé Mitre*

*Mi querido amigo:*

*Un fuerte dolor de cabeza me impidió ayer contestar su apreciable carta.*

*Crea Ud. que mortifico mis sentimientos amistosos hacia su persona, negando mi aprobación a la solución que me propone.*

*Si se admitiese este artículo, hábilmente redactado (los anteriores los acepto), la Compañía se colocaría desde ahora, en seguro camino de obtener más adelante el 7pr% sobre el máximo de 10.000 libras esterlinas es lo que, con una tenacidad verdaderamente inglesa, se empeña en allanar, porque sienten que el Art. 3º de la Ley de Concesión, y el 4º del Contrato con el Sr. Lumb, no les dará ese resultado, estando a su tenor terminante e inequívoco.*

*Por esa redacción, los artículos que he mencionado antes cambiarían de rol. En vez de ser como son hoy, la base que ha de servir para determinar el costo efectivo del camino, quedarían subordinados a la nueva base que cuya aceptación se propone, es decir, al Contrato de Construcción que quieren se admita como tal, y que representan 8.700 libras esterlinas, suma que, aumentada después, con intereses, comisiones, etc. darían indispensablemente las 100.000 libras esterlinas por milla, quedando en consecuencia la garantía del 7% sobre ese máximo.*

*Este es el pensamiento que aquella envuelve, y si bien es cierto que adoptándolo, yo cubriría hasta cierto punto mi responsabilidad administrativa, y recibiría alegres aplausos de los interesados, no lo es menos, que ante mi razón y mi conciencia, me habría desviado por primera vez de la austeridad con que me he propuesto llenar mis deberes públicos.*

*Sé bien que este proceder me expone a interpretaciones inmerecidas de parte de aquellos, pues Ud. es otra cosa -Ud. me hará justicia.*

*El Decreto que Ud. vio ayer, da a la Compañía cuanto es posible.*

*Si la forma condicional con que está redactado no conviene a sus propósitos, porque quieren más que eso, que ocurran a las Cámaras.*

*Por fin, si se presentase a mi inteligencia una sombra de dudas sobre este asunto, estaría disculpado conmigo mismo, y entonces habría adoptado con mucho gusto el medio que Ud. ha tenido la bondad de proponerse.*

*Tengo el gusto de repetirme su muy afectísimo amigo.*

*Mariano Saavedra*

*12 de abril de 1963*