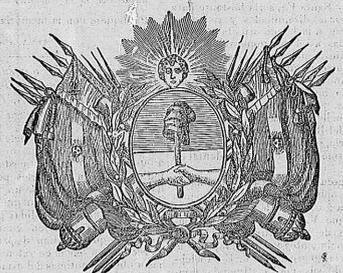


NACIONAL ARGENTINO.

ESTE PERIÓDICO SALIÓ POR ANTES DOS VECES POR SEMANA, JUEVES Y DOMINGO—LA SUSCRIPCIÓN DE OCHO NÚMEROS COSTARÁ SES REALES—EL NÚMERO SEPTIEMBRE VALDRÁ EN REAL—SE ADMITEN AVANOS A PRECIO FAVORITO—TODOS LOS QUE TENGAN RELACION CON EL OFICIO PÚBLICO SE INSERTARÁ GRATIS.



SALIDA DE CORESOS.

DEL PARANA A TODOS LOS PUERTOS DE ESTA PROVINCIA, LOS VIERNES DE TODAS LAS SEMANAS. 15 DE AGOSTO. DE BUENOS AIRES A CORRIENTES, EL 1.º Y 15.º DE CADA MES. DE JESUS A SANTA-FE, TODOS LOS DIAS. DE SANTA-FE AL ROSARIO, EL 6, 8, 21 y 22 DE CADA MES. DEL ROSARIO A LAS PROVINCIAS DE CUYO Y CHILY, EL 9 Y 23. DE JESUS A CORDOBA Y DEMAS PROVINCIAS DEL NOROCCIDENTE, EL 10 Y 30.

NOTA—Los correos salen en los dias designados desde las 3 hasta las 5 de la tarde segun llegue a Santa-Fe la correspondencia del Parana, y al Rosario la de Santa-Fe. A las 5 se despatchan definitivamente.

ALMANAQUE.

Table with columns for 'Salida del Sol', 'Entrada', 'Julio tiene 31 dias', and dates from 1 to 31.

Parte Oficial.

DEPARTAMENTO DEL INTERIOR.

El Gobierno de — Mendoza, Junio 30 de 1854.

Al Excmo. Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Benjamin Gorostiaga.

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. para que se sirva transmitirlo al Excmo. Gobierno Nacional que por las elecciones practicadas en esta Provincia el 21 del pasado, para Senadores y Diputados a las Cámaras Legislativas han resultado electos para los primeros el Dr. D. Martín Zapata, Dr. D. Francisco Delgado y Suplente D. Gorónimo Espino y para los segundos el Dr. José A. Estrella, Licenciado D. Baltazar Sánchez y D. Juan Godoy y de Suplente D. Indulcio Chenaut.

Entre los ciudadanos electos habian algunos que no podian incorporarse al Congreso en tiempo oportuno, por estar fuera del pais como el Sr. Delgado, y el Dr. Zapata, que ha hecho presente no poder hacerlo sin pasar antes a la Republica de Chile a donde debia trasladarse en la próxima primavera a arreglar algunos asuntos privados que le habia sido necesario abandonar para incorporarse al Congreso Nacional Constituyente sin pérdida de momentos. En el mismo caso está el Diputado electo D. Juan Godoy residente en Chile y por cuya razon aparecerá en los principios incompleta la diputacion por esta Provincia a las Cámaras Legislativas.

Otro de los Diputados al Congreso el Dr. Estrella, ha renunciado su destino excediendo de hallarse enfermo. Con este motivo se ha procedido a la eleccion de la persona que debe subrogarle, la que será aprobada es probable, por esta H. Sala de Representantes, y en virtud de la cual habrá resultado electo el Ciudadano D. Federico Corvalan Juez de 1.ª Instancia en la Civil, me ha reunido el mayor número de sufragios en su favor.

Dios guarde a V. E. muchos años. PEDRO P. SEGURA. JUAN I. GARCIA.

Paraná, 25 de Julio de 1854. Acúcese recibo y publíquese. GOROSTIAGA.

El Director Int. Director del Museo Nacional. Paraná, Julio 24 de 1854.

Al Excmo. Sr. Ministro del Gobierno de la Confederacion Argentina en el Departamento del Interior, Dr. D. José B. Gorostiaga.

Tengo el honor de llamar la atencion de V. E. sobre una materia arrollosa que existe en grande abundancia en las barrancas del Rio Parana en las inmediaciones de esta Capital, pues esa materia que de tener muchos aplicaciones en las artes, en los usos comunes de la vida y ser el objeto de establecimientos de fabricaciones importantes.

Esa materia pertenece al género de los Silicatos, es un silicato de estumina, de color gris amarillento, teniendo mucha analogia con la Halloysita—Es compacta, de quebradura conchoidal, celular, dejándose rayar por la uña, soluble en jersa en los ácidos, soluble en el agua. El color amarillento proviene de una muy pequeña cantidad de óxido de hierro q' contiene

no esa arcilla. En las capas las mas cercanas al calcario, contiene algunas partículas de materia carbonosa y de carbonato de cal; pero esa última substancia en cantidad tan pequeña que no influye sobre su carácter q' calidad de ser refractaria. Esta materia es muy jabonosa en el agua, podrá considerarse como el Jabon de Alabá. (Mountain Soap). Expuesta al accion del aire y del agua se desmenuza y se transforma en una verdadera arcilla smectica ó tierra gredosa que se emplea para batanar los paños en su fabricacion.

Se encuentra al estado sólido y primitivo entre las capas superiores del calcario conchiloso y tambien al estado de tierra gredosa mezclada con arena, en otras partes—En el parage denominado el Salto a N. E. de la Ciudad se encuentra en abundancia á esos dos estados.

Uso. Esa arcilla en los usos comunes de la vida puede reemplazar el Jabon; sirve para sacar las manchas de grasa del paño y reemplaza el Jabon de sacar manchas que se vende en el comercio, y que no es otro que arcilla smectica pura mezclada con un poco de Carbonato de Soda—Es muy refractaria, puede servir mezclada con arena para en cantidad conveniente, á la fabricacion de toda clase de materiales destinados á las operaciones de fundicion de metales—Tambien puede emplearse para la confeccion de vajilla de barro; y igualmente para la fabricacion de loza ordinaria, tratándola como conviene y mezclándola con arena pura y pulverizada, admite toda clase de barnices.

El conocimiento de la existencia de esa arcilla y sus numerosas aplicaciones, podrá quizá á la explotacion de los grandes depósitos que existen en las inmediaciones de esta Ciudad. La confeccion de materiales refractarios para los establecimientos de fundicion que se levantan de todas partes en la Confederacion, daría inmensos beneficios á los que quisieran ocuparse de esa fabricacion; pues hoy la mayor parte de esos materiales son traídos de Europa á gran costo.

La existencia de la arcilla smectica es tambien de gran importancia para el establecimiento de una fabrica de paños en un pais donde hay lanas en abundancia y cursos de agua á propósito para esas fabricas. Dios guarde a V. E. muchos años.

Alfredo H. du Graty. Paraná, 25 de Julio de 1854.

Publíquese. GOROSTIAGA.

DEPARTAMENTO DE HACIENDA.

CIRCULAR. Paraná, Julio 24 de 1854.

Al Excmo. Sr. Gobernador y Capitan General de la Provincia de...

Tengo el honor de dirigirme, a V. E. adjuntando el num. 121 del Nacional Argentino, en que se registran dos decretos del Gobierno Nacional, de 22 del corriente, ordenando por el uno que la emisión total de billetes del Crédito Público no exceda de la suma de diez y medio millones de pesos; y declarando por el otro que dichos billetes de Banco son la única moneda Nacional, y que su uso es obligatorio e independiente de los cambios de cualquier naturaleza en los Mercados de la Confederacion, en los términos y con las demas prescripciones que sus varios artículos contienen. La moneda del Crédito Público emitida en vir-

tu de la Ley de 9 de Diciembre próximo pasado, es moneda corriente en toda la Confederacion, y en cantidad de tal se recibida en todos los cobros que se hagan y en primer lugar en el establecimiento que se estableciere, y en toda transaccion con el Fisco.—Por esta declaracion la Ley ha dado á la moneda un curso general en la Confederacion, y en esto mismo uno de sus principales gravámenes, pues que así para á su poseedor que dentro de los límites de la jurisdiccion de la Autoridad Nacional que la ha emitido y la manda circular, será en todo tiempo y lugar recibida en pago de impuestos, de los cobros de productos de la industria y en transacciones de todo género.—Sin esta convertibilidad de la moneda en los productos que busca su detentador, que es lo que se llama circulacion de la moneda, ó moneda corriente, ella pierdo inevitablemente de su valor, puesto que la resuelve de los servicios que debe prestar.

Desde que tal declaracion existe en favor de la moneda de Banco, el Gobierno Nacional tiene el deber de sostener el curso de ella como una conveniencia social y como el cumplimiento de una promesa hecha á sus tenedores.

Sobre este conocimiento, cuando el Gobierno ha sido informado por medios competentes é intachables que en algunas localidades de la Confederacion la moneda del Crédito Público circulaba con irregularidad, recibida por algunas personas, y rechazada por otras, ha creído de absoluta necesidad adoptar medidas que hagan práctica la Ley, y den á la moneda circulante en su propia calidad, el valor de que habia sido rebajada por falta de esa condicion, á fin de llenar los varios objetos de interes comun que la Ley se propuso en su creacion.

El resumen de estos altos intereses ha sido dar existencia á una Nacion compuesta de generaciones que por cuarenta años no interrumpidos, clamaban en vano á los diferentes poderes públicos por una organizacion cualquiera que les asegurase, al menos, la independencia que habian conquistado tan caramente, y la paz y civilizacion que heredaron y aumentaron, por lo que el despreciamiento no puede contrariar las Leyes de la Providencia.

Mirada por sola esta faz la cuestion de la circulacion de la moneda, sin respecto alguno á otros, V. E. convendrá en que ellas, de ser, no para la Republica, y por lo tanto para apreciar la atencion preterente que el Gobierno Nacional está decidido á dar para obtener la conservacion y circulacion regular de la moneda, y los motivos porque espera que los Poderes que presiden las Provincias y todos los ciudadanos capaces de interesarse en la situacion, procedan en igual sentido.

Mas, al confiar el Gobierno Nacional en sus propios esfuerzos y en la cooperacion de los pueblos, ha debido apoyarse en la realidad de los casos y consultar los datos que muestran, que su confianza es fundada, y que los esfuerzos que pide, nada tienen de gravosos, ni son extraordinarios.

Los Estados de que se ha hecho referencia y los documentos de que se han extractado, puestos al mejor examen, muestran que la emision de billetes hasta Mayo 31, ascendiendo á un millón ciento y ochocientos ochenta y cuatro pesos estaba en existencias en diferentes cajns, en letras y documentos, en un cantidad que despues de pagar aquella, dejaba un sobrante de cuatrocientos diez y nueve mil ochocientos cuarenta y ocho; que el Tesoro Nacional en todo su movimiento debia quinientos treinta y cuatro mil ochenta y un pesos gastados, y en accion de noventa y cinco mil y ochocientos noventa y siete, lo que dejaba un saldo á su favor de cuatrocientos cincuenta y cuatro mil ochocientos diez y seis pesos.

Despues de estos resultados, apareció tambien por documentos respectivos, que las Aduanas si bien en los primeros meses del año recibieron ciertas sumas por haberse anticipado el movimiento comercial en Noviembre y Diciembre pasados para evitar los torcidos de la nueva Ley en los meses de Abril y Mayo aumentaban considerablemente sus ingresos.

En vista de tales datos y de los informes de las Administraciones de Banco, que juzgan deber proceder muy lentamente en operaciones de descuento, lo mismo que en la construccion de obras públicas, Extrañe, por lo tanto, que se haya creído como consecuencia, limitar la emision de billetes en su totalidad á solo diez y

medio millones de pesos, aplicables á todos los objetos de la Ley.

En virtud de esta disposicion se emitirá gradualmente diez millones de moneda mil pesos mensualmente durante los meses de Agosto y Septiembre, un millón treientos noventa y cinco mil ciento diez y seis sobre la suma emitida, do un millón ciento y ochocientos ochenta y cuatro pesos, formando ambas los dos millones y medio. Los está emitido, unida la cantidad que habia emitirse á la existencia actual en el Tesoro público y á los ingresos regulares, resulta una suma que asegura al Gobierno Nacional llenar por largo tiempo todos los deberes que la Ley ha impuesto para que la Confederacion sea gobernada conforme á la Constitucion, no solo exenta de contribuciones onerosas, sino auxiliada por el Crédito Público.

V. E. notará que la accion Gubernativa no puede limitarse hoy á solo proveer los gastos del servicio público ordinario, sino tambien á las operaciones subalternas de Banco en todas las Provincias; y sin otras públicas y sin subsidios á los Gobiernos que han quedado en sus Aduanas interiores, y sin otros impuestos mortíferos para la industria que habia inventado el aislamiento; no puede decretar el Gobierno.

Sobre tal fundamento, entre las sumas que hay que emitir en servicio público, figura una cantidad que no excederá de cuatrocientos mil pesos para el establecimiento de las Administraciones que faltan, y para el pago de la cincuenta mil pesos al año para subsidios de las Provincias que no pueden por ahora llenar sus presupuestos.

V. E. se apreciará desde que la primera cantidad, la aplicada á los Bienes, será provista gradualmente y por una vez, debiendo restarse una inversion lucrativa, mas bien que un gasto; y que la destinada para subsidios disminuirá en razon que las respectivas Provincias provean á sus propios gastos con las rentas municipales que indubitablemente crecerán, para darse la independencia interior de verdaderos Estados.

Sobre tales datos someterá próximamente el Gobierno Nacional al Congreso Federal, el presupuesto de gastos y entradas de la Confederacion; y espera demostrar que el maximum de los ingresos será de dos millones de pesos; y el minimum de los ingresos, calculados sobre la base de las sumas del primer año, ascenderá á un millón seiscientos mil pesos; lo que si bien resulta algun déficit anual, este disminuirá sucesivamente á mérito del crecimiento progresivo de las rentas, y que antes de cuatro años, en lugar de perderse, se contará con un sobrante proporcional á la quietud y prosperidad que marcha la Republica.

Para esta seguridad se tiene tambien en vista que, á contar desde 31 de Mayo próximo pasado, el Gobierno tiene la disponibilidad de una existencia fuerte de cerca de un millón y medio de pesos, como puede V. E. observar en el Estado de la Contaduría.

Pero, sea cual fuere el resultado que haya de presentarse al Tesoro público, de todos modos aparece que no hay que tener un déficit que pueda afectar al Gobierno Nacional, para detenerse á ir y abandonar el camino de prosperidad y mejoras que ha emprendido en beneficio de la Patria y de la Confederacion, y que se funda sobre el principio de mejoras sociales, es mas bien que duda una existencia reproductiva, que si bien muestra un déficit en las rentas, presenta por otra parte la riqueza pública aumentada con abundantes medios para pagarlos.

Tales son los conocimientos que han decidido al Gobierno á adoptar medidas que dejan al Crédito Público con la bastante energia para hacer eficaces sus servicios. A este fin, de-pues de haber limitado la emision de billetes a cantidad determinada, se ha acordado tambien que la moneda de Banco sea la única moneda Nacional, con exclusion de toda otra.—Por estas disposiciones que hacen exclusiva y única la moneda de Banco y la limitan á una cantidad determinada, ella no podrá dejar de circular en todos los mercados para llenar los vacios que se presentan, y desde entonces tomara el valor que la falta de circulacion le habia defraudado.

Si V. E. se fija en los hechos podrá esplicarse la anomalia que se ha visto en la moneda de Banco teniendo ella un valor á razon de veintidos pesos por una de oro, en la misma localidad donde no tenia curso, lo que revela que existiendo en su circulacion, se restableciera tambien su valor.

ragos, que se puede atravesar el valle de un punto a otro. Lo vi sin cambiar a varios puntos, algunos de ellos me fueron señalados por un guía experimentado como los peores.

Desde la unión del Uspallata con el río de Mendoza donde se forma la cascación, hasta un punto en que el valle se estrecha, se encuentra en una llanura abierta, la distancia puede ser de 12 a 13 leguas medidas a lo largo de las montañas del lado de la cordillera. La bajada es muy rápida y el declive puede ser de 40 a 60 pies por milla siempre en descenso. De cerro a cerro, el valle es de 100 a 200 varas de ancho, y de 30 a 40 varas. La profundidad no es mucha, y por consiguiente con que crezca nubosa sobre, en avenida, más a 4 o 5 pies. La línea de un camino de hierro tiene necesariamente que ser muy tortuosa, el río había que cruzarse varias veces, y a canal que ser alterado en ciertos parajes; algunas cascadas también había que hacer, y se necesitarán puentes sobre algunos de los ríos tributarios. Hay de cuando en cuando partes del valle, que admiten una línea más regular y de más barata construcción; pero en todo tiene que ser de dificultad y costosa.

Saliendo de este paso estrecho, el río se inclina otra vez hacia el Este, y el camino tiene que ser más pendiente del norte, hasta que por algunas millas se vuelve a ser horizontal en la llanura de Luján, y desde allí hasta Mendoza el campo es perfectamente llano.

La distancia de Uspallata a Mendoza por el camino de Villavicencio es de 100 leguas, pero no es de 25 leguas. La distancia total de Santa Rosa a Mendoza no será de 200 millas inglesas o 320 leguas españolas. Para en el Rosario, y la distancia de los dos puntos por el presente camino tortuoso la hacen llegar a 230 leguas españolas pero no tengo duda que es una exageración.

La longitud de una botica que he podido obtener, la del Rosario 61° 30' haciendo una diferencia de 7 grados y seis minutos ó cerca de 445 millas inglesas entre los dos puntos a lo largo de la línea recta, y teniendo en cuenta las curvas de la línea recta, que se necesitan para un camino de hierro, pero será bueno el decir 55 millas, resultando la distancia de Mendoza al Rosario de 500 millas inglesas, ó 180 leguas españolas.

Esta línea está inmensa extensión de tierra en una llanura o pampa, descendiendo evidentemente hacia el Océano Atlántico, al término medio de descenso de cuatro pies por milla. Las pampas sin embargo no dejan de tener al fin una inclinación, y para aproximarse a lo posible a la superficie natural, puede ser que sea necesario elevar y bajar alternativamente por cortas distancias a razón de 30 pies por milla. La proporción en total sin embargo se aproximará a un plano horizontal.

El camino por donde he pasado cerca de algunas pequeñas ciudades en las provincias de San Luis y el Morro, pero es evidente que estas elevaciones descendiendo rápidamente hacia el Sur, y la opinión general de todas las personas que he visto, es que se pueden evitar por una vía más al Sur, que es el camino conocido por el "Atto del Yeso" se puede también evitar pasando cerca del Lago Bebedero, un camino existente se usa por un mayor seguridad que el que he tomado.

Después de pasar estas tierras de los indios, el camino parece ser el inclinar bastante hacia el Norte cruzando el río 5.º y el río 4.º y cruzándose al río 3.º elevando el camino de hierro por estas alturas hacia el Sur. El principal objeto de inclinarse hacia el Norte es el aproximarse todo lo posible a Córdoba y acortar el ramal para aquella importante ciudad. Una línea cerca del río tiene también la ventaja de ser más moderado que el terreno actual mientras que se agregan turba y otros objetos, la población que se encuentra cerca del camino de hierro encontrará mejor acomodo. Ignoro la distancia que se necesita para el camino de Córdoba, pero es de suponer que no excederá de 40 ó 60 leguas.

El Rosario está situado en una llanura como a 470 pies por arriba del río Paraná. El camino de hierro debe concluirse hacia la crilla del agua, para lo cual habrá que hacer algunas excavaciones hondas pero en terreno firme. Un canal se hace igualmente necesario en el desaguar de estas obras junto con los edificios del desembarcadero necesitarán gastos considerables y redundarán en beneficio del pueblo.

El país desde el Rosario a Mendoza presenta facilidades casi sin ejemplo para la construcción de un camino de hierro, por las pequeñas dificultades que ofrece físicamente, y no es exageración el asegurar, que sería difícil encontrar en todo el mundo 500 millas en una línea continua en un terreno tan llano y sin interrupción. Los únicos ríos de alguna importancia que hay que cruzar en el camino de Mendoza, Desaguadero, Ríos Quinto y Río Colorado. En algunos llamados ríos son comparativamente pequeños, y pueden ser atravesados por puentes cortos y bajos. También se encuentran algunos pequeños arroyos, que desaguan en estos ríos. No hay una gran dificultad en esta clase de ríos, y el camino de hierro puede hacerse en un terreno bastante natural. Los límites y los estratos de los puentes se pueden construir de obra de ladrillo, ó de mampostería indestructible que se encuentra en el río Paraná.

La línea de Mendoza a las Cordilleras será costosa como se había inferido por la descripción que he dado; no se podía esperar menos en una línea que penetra las mismas entrañas de las cordilleras más elevadas del mundo; pero aun esta porción del camino (excepto en la gran dificultad que hay que atravesar) ofrece menos dificultades que las que se han encontrado y vencido en muchos otros países.

Mientras que la fisonomía del país es tan ventajosa como acabo de describirla, hay sin embargo algunas cosas que se deben tener en cuenta en la manera del costo de la obra. Hay que tener en cuenta la falta aparente de trabajadores, pero me he asegurado que sería una cosa fácil de remediar considerando el número de los habitantes de las montañas puede ser que haya necesidad de reunir un número abundante de ellos para el camino, y otros granos se pueden facilitar de las montañas para una moderna industria, la subsistencia de los trabajadores no parece una materia de gran importancia.

Otro impedimento es la falta de madera cerca del camino. Por donde he pasado no he visto ningún árbol que sirva para la construcción de la vía. He visto sin embargo algunos palos de algarrobo, madera dura y de existencia, y también de los distritos del Norte de Mendoza, que había de servir bien para este objeto. Si se puede dar crédito a los informes recibidos, una cantidad considerable se puede procurar en diferentes puntos y a un precio moderado. Pero el fin principal de esta línea es para el transporte de la madera del río Paraná, para contar de los ríos de Mendoza, y para el transporte de la madera que se trae por agua al Rosario, podía ser transportada en el camino de hierro conforme progresas; un método económico comparativamente hablando, pero cuando se considera la larga distancia de los materiales formaban un tanto de poca consideración en el costo total del camino.

El trazo de camino que se extiende desde Uspallata hacia el Este por las cuantas leguas de Santa Rosa sobre el Cerro de la Cruz de 120 millas, está desprovisto de vegetación y los abastos de provisiones y víveres tienen las mismas dificultades que he mencionado en los días más llanos de los valles de Mendoza y que se trae de dichos puntos. A no ser que se aconseja una casa cultivada en los valles, como al parecer de no grande dificultad.

Otro gasto hay que añadir para el abasto de agua dulce que necesitan los locomotivos. Tanto el terreno que hemos atravesado está empregnado de nitró y de los arroyos y ríos que se encuentran en el camino, que es suficiente completamente. La compañía del camino de hierro de Copiapó está sujeta a un considerable gasto anual por esta misma causa, para mantener la fuerza de destilar el agua que se usa para los locomotivos. En el camino que se trata al mismo modo en una línea del tamaño de la que estamos tratando, haría el proyecto dudoso, muy impracticable. Pero los dos países son muy diferentes. En Copiapó nunca llueve, y el pequeño río que corre por entre aquel valle se emplea considerablemente para el abasto de agua en su curso desde las montañas hasta el mar. Aquí copiosas lluvias riegan la tierra durante el año, y a menudo los arroyos se convierten en ríos. Será necesario construir depósitos para el agua dulce para de los arroyos cuando donde reunir agua pura de los arroyos cuando están secos. Esto aumentará al primer costo de la obra y tal vez algo al explotarla, pero al vez será necesario emplear tenders más grandes que los usados ordinariamente. Se dice que los pozos suelen ser ordinariamente, y dulce pero de esto no tengo ningún informe cierto.

Entre Mendoza y las cordilleras no tengo ninguna dificultad de este género, pues hay y diferenciarlos arroyos de agua pura, y el mismo principio probablemente servirá en caso de necesidad.

Combinando para la maquinaria es otro artículo de primera necesidad. La existencia de hierro que puede en este país es dudosa, aunque hay mucho hierro que se ha hallado en algunos parajes. Si fuere necesario importar carbón de piedra del extranjero el gasto se a inmensa. Sin embargo el Rosario será poco, pero, como se vio en el Rosario será poco, pero el camino de hierro) a los puntos interiores. En ciertos parajes de la línea, y a la derecha é izquierda de ella se encuentra leña bastante.

La distancia total del camino que he trazado entre el Rosario y Santa Rosa es de 700 millas; añadiendo la distancia a Valparaiso (90 millas), que componen en todo 800 millas desde el río Paraná al océano Pacífico.

La longitud de Valparaiso siendo 71.º 31' Oeste y la del Rosario 61.º 30' Oeste, la distancia es de 10.º 01' la cual en su paralelo es equivalente a 600 millas inglesas. La gran distancia de distancia sobre la línea aérea entre Mendoza y Valparaiso.

Ataque en posesión de datos muy limitados para formar un cálculo de los gastos en general, esta exposición sería considerada incompleta sino manifestase mi opinión sobre esto.

Los 500 millas de pampa desde el Rosario a Mendoza como ya he dicho, son de una gran importancia, y la formación del camino de poco costo, pues habrá poco desmonte y trabajo y el suelo de fácil trabajo; los puentes que hay que hacer en esta distancia serán de poca importancia.

De Mendoza a la boca de la gigantesca estanca, ya antes descrita, con excepción de unas 25 millas de camino, parte es una llanura plana que puede ser hecha en un terreno quebrado. Por entre el paso estrecho de la línea de Uspallata hasta el principio del camino de Uspallata, ya antes descrito, el costo será menor pero en todo algo caro.

El camino de carretera a través de la montaña de 70 a 100 millas de largo, puede ser construido en gran parte sobre un terreno favorable pero algunos trozos se tratarán en el

pasaje de la cumbre, tendrá que ser de un costo considerable para una obra de esta clase. Las pocas millas de camino de hierro del lado de Chile estará dividido en trozos de obra muy costosa y muy barata.

Hasta ahora he estado muy lejos de hablar sobre la formación de la base del camino. El costo permanente y la construcción de los locomotivos tiene que ser considerado en el carácter de la línea y los declives. Entre el Rosario y Mendoza, en donde la línea será recta y el declive moderado, un carril de 60 libras por yarda formará un buen camino. El carril del camino de hierro de Copiapó pesa 50 libras por vara, y hay en esa línea declive de 63 pies por milla. Si fuera necesario el costo de una línea estricta economía se puede hacer un carril de 60 libras por vara hasta Mendoza. He conocido caminos muy buenos en los Estados Unidos con un carril de este peso. La clase de máquinas que se necesitan para tirar que ser un pasadas que puedan elevar el carril. La diferencia de costo entre un carril de 60 y 60 libras por vara entre el Rosario y Mendoza, a \$ 700,000 según el precio del hierro a bordo ahora.

Desde Mendoza hasta la unión con el camino de Chile la obra que adoptar un carril de 80 libras por vara. Esta parte del camino, como se comprará de curvas agudas y declives muy sensibles solo se podrá trabajar con máquinas pesadas y de mucha fuerza.

No se necesita ni se desea tener más de una línea de carriles, pero se desea tener una línea que doble la línea como 150 millas por término medio entre las extremidades. Pero como esto en cuenta, y concediendo 50 millas por distancia, se necesitará una línea octava parte del hierro necesario será del mes pesado.

El costo de un ferro-carril depende mucho del costo del hierro en Inglaterra y este es muy variable. Al presente es de un 50 por ciento más caro que cuando se construyó el camino de hierro de Copiapó.

Haciendo un cálculo ahogado y considerando esta especie de gasto, creo que la línea desde el Rosario a Chile puede construirse y proveer con su material necesario por un costo a cinco y seis millones de dólares, y la parte entre el Rosario y Mendoza por unos ó tres millones excluyendo en todo caso cualquier costo que se capital durante el tiempo de la construcción, y contando con el progreso sin interrupción de la obra.

Si el plan se redujese a un camino local solamente del Rosario a Mendoza con un ramal a Córdoba se podría aconsejar una línea de un carácter menos costoso y adecuado al tráfico. Los declives del camino, las líneas rectas, y el declive moderado, admiten un camino de una construcción muy barata.

La ventaja de adoptar máquinas más ligeras en caminos de hierro de Inglaterra, y especialmente en las de menor tráfico, ha dado origen a muchos partidarios importantes, ha dado origen al ingeniero que examine la localidad, y se determinadamente, proponer el plan más conveniente al país que recorra el camino.

El gasto de poner en un camino y tenerlo en buen estado, tal vez no difiera mucho del de otras obras de este género. Cinco sextas partes de la línea son sobre un terreno que no tiene ningún desmonte bond o terreno que sea muy pesado y muy poco de las montañas ó parte de la montaña será más costosa. Algunas de las maderas del país dicen que son inextinguibles bajo de tierra: lo que es cierto en algunas maneras es, que resisten por muchos años.

Se sabe muy bien que las Cordilleras entre algunas veces obstruirlas por la nieve en el invierno, pero esto no sucede todos los años. No nieva el día hasta que podría impedir las labores. Semejantes obstrucciones se hacen a veces en latitudes elevadas y distritos montanos de otros países. Mires en su obra de viajes sobre este país, dice que él ha pasado las Cordilleras en medio del invierno sin dificultad ó interrupción.

Mirando en el mapa de la América del Sud, se encuentra que la vía aquí marcada presenta una comunicación corta y sumamente directa entre las dos Océanos.

Al norte del río de la Plata, el continente se ensancha de repente, y el gran brazo de mar hacia el sur se abre en un trayecto de mar hacia el sur. La tierra que se abre sin ninguna penetración por el río Paraná, el cual pesa 200 millas como una dirección hacia el Sud-este; más arriba, y por el río Uruguay de su estacion tiene un curso hacia el Sud-este. Y el Rosario está situado casi sobre la vuelta más al oeste de este río. En latitud, Mendoza y el Rosario están sobre el mismo paralelo, la diferencia es de 32.º 58' y el Rosario como 32.º 00.º, así es que la línea del este al oeste sea más corta.

Es verdad que entre Mendoza y Valparaiso el camino que se abre por el agua se separa considerablemente hacia el este; pero en el todo y considerando la gran barrera de montañas que hay que atravesar, se puede considerar como una vía muy directa. Desde este punto de vista, y el objeto es llegar a la costa del Pacífico en Valparaiso el principal puerto al Sur del Istmo, es un vano buscar ningún otro camino, a no ser que hubiese alguna gran depresión en las Cordilleras que se abriere un punto partido de esta vía hacia el norte. Según los informes que he recibido de esta vía, nada de esto. Al norte, el primer paso es el de los Patos, por medio del cual la Provincia de San Juan tiene comunicación con Chile. Este camino conduce también a Santa Rosa y Val-

paraiso. No podrá marcarse una elevación, pero el aumento tan grande de distancia que se necesitará, aun si fuera practicable, la excluirá evidentemente fuera de la cuestión. Hay en un punto en la Provincia de Coquimbo y otro a Copiapó, la altura del último se dice que es de 15,400 pies. Cualquiera camino que se abra por esta dirección debe ser doble que el que se abra por esta parte.

El paso de la Cordillera de los Andes hacia el norte que se hace el Sur de la vía que se abre, es un camino bien conocido. Aquí se atravesaron dos Cordilleras, y el camino que se abre de 14,300 pies y de 3,000 pies. La distancia entre Mendoza y Santiago se considera como un camino que por el de las Cuevas, pero es evidentemente mucho más inferior para una línea en grande de comunicación.

Aun más adelante de la Provincia de Concepción, se dice que se Andes hacia el norte se convierte en montañas de mucha menor elevación, y esto es sin duda cierto. Hay una línea que cruza un río que se abre por aquí de un paso al norte. Pero toda esta región es un desierto, o solamente habitado por tribus de Indios Salvajes. Dentro de algunas generaciones, cuando la civilización haya hecho desaparecer los Indios, los dos países podrán gozar de una comunicación en esa dirección. Independientemente de estas cuestiones, cualquier camino tan al Sur es claro y evidentemente fuera de la cuestión.

En la relación precedente no he hecho más que hablar muy por encima de los objetos principales de un proyecto que por su naturaleza y circunstancias tiene que considerarse al menos como una gran magnitud, cualquiera que sea su importancia ó utilidad; y al hacerlo así he limitado mis conclusiones a cuestiones puramente de profesión. Conozco demasiado el tráfico de comercio de la vía, tanto presente como venidero para tratar sobre esta materia.

Soy v. muy respetuosamente, S. S. &c.

(Firmado) Allan Campbell (inglés).

EL NACIONAL.

Jueves 27 de Julio de 1854.

Las ONZAS DEL NACIONAL DE BUENOS AIRES.

El 27 de Junio último cotizaba el Nacional de Buenos Aires la onza de oro sellada a 337 y medio de moneda papel; y con este motivo indagaba en el artículo editorial las causas de esta alza que no todo el mundo ha ido en aumento—La cuestión no habiendo sido de difícil examen, ni los periodistas de esta ciudad pueden hablar según sus convicciones, ó más bien si pudiesen separarse de las preocupaciones de partido y desviarse del constante empeño que tienen de denigrar las instituciones, los majistrados de la Confederación, cuya marcha recta y moderada es una reconvencción fáctica que atormenta a los que han querido encerrarse en un aislamiento que perjudica visiblemente hasta el comercio mismo del nuevo Estado—La división política que existe hoy en dos fracciones de la República ha de influir indispensablemente, y cada día más, en las transacciones que los comerciantes de la Confederación realizan en el mercado de Buenos Aires.

El papel moneda principalmente del servicio que presta como medio de cambio, a medida que las transacciones disminuyan, la de producirse invariablemente un exceso de aquella moneda alzando el valor del oro desmonetizado por el papel. Esta razón fundamental y clarísima no se aduce, por supuesto, por el redactor del Nacional; así como tampoco aduce otras muchas relativas a la relación íntima que existe en Buenos Aires entre la estima del medio circulante y la confianza que merece el gobierno—Pero, como de una manera ó de otra, ha de tener la Confederación culpa en todo lo que toca a este mundo, el mencionado escritor, halla que una de las causas principales del alza de las onzas es «la demanda que hai de estas para las Provincias y especialmente para la de Entre-Ríos, porque la mala administración de Urquiza en aquel país, y las especulaciones que en este momento desenvuelven allí una de las casas más emprendedoras del Río de la Plata, hacen necesaria la presencia del oro para activar las transacciones».

He aquí una razón que puede llamarse peregrina a falta de otro nombre que mas bien mereciera! Y he aquí también la medida de las ideas económicas que tienen en la mollera ciertos presuntuosos de Estadistas. Ideas verdaderamente horrendas de Rosas que quería encerrar el metálico dentro del círculo de fierro de su despotismo, y que impedía con multitud injusticia la introducción de especies preciosas en esa misma provincia de Entre-Ríos cuando sus hijos hicieron esfuerzos heroicos para sostener el principio federa-

