

La Paz, oct: 31/81

A. Quijano

4-2-72-
27, \$61

RELACIONES COMERCIALES

ENTRE

BOLIVIA



Y LA

REPÚBLICA ARGENTINA

1879

136272

BUENOS AIRES

IMPRESA DE PABLO CONI, ESPECIAL PARA OBRAS

60 — CALLE ALSINA — 60

1879

UFA-384

FB/1786

ADVERTENCIA

Asociado por algun tiempo á los trabajos de la Legacion Boliviana en Buenos Aires, en el carácter de Oficial Auxiliar de ella, erécme en aptitud de poder decir conscientemente lo que sigue, á propósito de esta compilacion.

Abarcándola en su conjunto, pues que en detalle cada uno de los fragmentos que la componen lleva su correspondiente prólogo esplicativo, destácanse de su fondo estos dos hechos evidentes:

1º. La utilidad del presente volúmen para los que deseen conocer con toda exactitud el estado actual de las relaciones políticas y comerciales entre la República Argentina y de Bolivia;—la interpretacion genuina del fallo que mereció por parte del Presidente Hayes, el litis sostenido entre las primeras de estas Repúblicas y el Paraguay, sobre mejor derecho al dominio ó posesion de la Villa Occidental;—y por último para los que an-

helen conocer en concreto de la historia razonada ó filosófica, suscita pero fidedigna, del horrendo drama del Pacífico, estudiado en sus orígenes y antecedentes, más que en su luctuoso desarrollo posterior y desenlace final:—y

2º. esto es, el otro hecho que queda de manifiesto á la vista de este volúmen, es la sinrazon, mal inspirada ó hija de la ignorancia, de ciertas imputaciones levantadas contra el distinguido diplomático que ha presidido estos trabajos, acusándolo de negligente ó poco celoso de la Mision que se le confiara, cuando nó de inepto y falto de patriotismo.

Felizmente el cargo ha venido de léjos, de donde las cosas no alcanzan á contemplarse en su verdadera extension, lo que por sí solo desvirtúa la fuerza de su fundamento; aparte de lo discutible, por no decir sospechoso de la imparcialidad de su procedencia.

Si de algo en realidad merece ser tachado el ilustre Plenipotenciario, es de haber hecho pacto con virtudes que ya el siglo no admite como patrimonio de los hombres espectables, á saber, la rectitud de miras y la lealtad de proceder.

Son estas cualidades, á las que se une una modestia tampoco de la usanza de estos dias, que no le permitia dar á sus actos el brillo de la pública ostentacion, las que le han hecho aparecer como defraudando los intereses de su patria.

Ha pedido todo lo que ha debido pedir, y reclamado con solicitud y oportunidad todo lo que á su país correspondia reclamar: lo único que no ha hecho es provocar conflictos dando un desenlace violento á su mision diplomática, en presencia de los resultados siempre adversos de sus gestiones.

No debo, ni puedo juzgar la política exterior de mi patria, pero como argentino estoy en condiciones de declarar con plena conciencia, que en ella se han estrellado los constantes esfuerzos del Diplomático Boliviano, hechos en favor de la suya, con tenáz persistencia, con celo patriótico y con rectas intenciones, sin estrépito y sin jactancia.

Lo que en él se ha atribuido á falta de enerjia ó actividad, es, pues el resultado puro y esclusivo de su arraigado culto por todos los atributos que constituyen el hombre *honrado* en la verdadera acepcion de la palabra, tipo de razas estinguidas de la América de que no quedan sino pocos ejemplares.

Es necesario haber seguido, como yo, todos los accidentes del curso de sus gestiones, haber sido testigo, participando hasta cierto punto, del variado cúmulo de emociones que han agitado su espíritu, no pocas veces atribulado con los desencantos de una política falta de toda circunspeccion y consecuencia consigo misma, para penetrar el valor relativo de estos documentos, aparte del que intrínsecamente les corresponde, considerados en su calidad de frutos de una Misión Diplomática especial.

Por lo que toca á los que aún permanecen bajo la reserva consiguiente, cuya misma condicion de privados inhabilita al público para juzgarlos, es tambien menester haber tenido en ellos la intervencion que me ha tocado y fácilmente se colige por el título de mi empleo, para dar testimonio de lo que acusan en contra de la afirmacion de *negligente* á que antes me he referido: cargo tan comun como inconsciente y gratuito, á que ningun género de funciones se presta tanto como el diplomático ó de cancilleria, cuyo desempeño administra-

tivo no siempre se halla al alcance de los que miden la importancia de las tareas por el número de pliegos que se escriben.

La presente coleccion es, pues, á la vez que una fuente de útiles é importantes conocimientos para los que se dediquen al estudio de asuntos americanos, la mejor reivindicacion para un Agente Público del rango del Dr. Quijarro, cuyo propio elevado carácter le constituia indefenso contra los ataques de que ha sido víctima.

Ahora se encuentra ya despojado de su alta investidura y en aptitud, por consiguiente, de responder á la agresion. En tanto toma el puesto que le corresponde en salvaguardia de su reputacion ofendida, cumple á mi bidalguía retornar con esta franca y sincera declaracion, el deferente honor que se me dispensára, incorporándome al personal de una Legacion estrangera, precisamente en la época de mayor reserva para sus delicadas y múltiples funciones.

E. Pérez.

Buenos Aires, Junio de 1881.

ADVERTENCIA

Habiéndose dictado por el Congreso y Gobierno Argentinos, medidas importantes que facilitan considerablemente el comercio de tránsito de la República de Bolivia, se ha creído que sería muy útil, para el uso de los interesados, la publicación reunida de estas disposiciones.

Cumpliendo las órdenes del Señor Quijarro, á fin de llenar el enunciado propósito, hago la presente edicion.

Buenos Aires, Noviembre 24 de 1879.

JOSÉ M. ESCALIER,

Adjunto á la Legacion.

LEGACION DE BOLIVIA

Buenos Aires, Noviembre 15 de 1879.

Nº 35.

Señor Ministro:

En mi oficio de ocho del corriente bajo el número 34, incluí los recortes en que se contienen las medidas administrativas y legislativas, acordadas en este país para facilitar el comercio con Bolivia, y del que principalmente han de reportar provecho nuestros departamentos del Sud.

Juzgo conveniente presentar algunas consideraciones que demuestren la importancia de esas medidas, con el designio de que puedan ser debidamente estimadas por el Gobierno y el pueblo de Bolivia.

Desde que estalló el conflicto en el Pacífico con la ocupacion violenta y alevosa de nuestro litoral, el día 14 de Febrero, el Gobierno comprendió que nuestras relaciones comerciales, por el intermedio de Chile, debian experimentar una radical evolucion respecto de los departamentos del Sud, que buscarian su salida natural á las regiones del Plata; y cuando en el mes de Marzo tuvo á bien confiarme el desempeño

de la mision que se halla á mi cargo, me dió instrucciones esplicitas para promover un acuerdo con el Gobierno Argentino, á fin de combinar medidas que fueran capaces de impulsar el comercio por la via de Tupiza, Rosario y Buenos Aires.

No es posible olvidar que cuando se consumó el atentado de 14 de Febrero, á título de *reivindicacion*, prevalecia en los consejos del Gobierno de Bolivia la firme resolucion de suprimir la distancia que media entre «La Paz» y nuestros puertos de la costa del Pacifico, habiendo acordado para el efecto la construccion de un ferrocarril, cuya iniciativa emanó de los señores Aniceto Arce y Belisario Perú.

El Gobierno acogió el proyecto con el mas vivo entusiasmo, y la opinion pública se pronunció en su apoyo por los órganos mas autorizados. El señor Arce fué nombrado delegado del Gobierno con ilimitadas facultades para contratar una Comision de Ingenieros que se ocupara de hacer los estudios preliminares. De este acuerdo del Gobierno resultó que tan importante operacion fuera encargada á la competencia del distinguido ingeniero Norte Americano D. Hugo A. Desmond, que asociado con otros de su confianza, practicó en efecto los estudios que han concluido hace poco tiempo.

Hé ahí, entre otras muchas, una prueba inconcusa del espíritu verdaderamente amigable de que se hallaba animado el Gobierno de Bolivia, pues salta á la vista que la construccion del

proyectado ferro-carril habria tenido por principal resultado el de ligar estrechísimamente á Bolivia con Chile, adjudicándole, por decirlo así, el giro esclusivo no solo del comercio de nuestros departamentos del Sud, sinó tambien el valiosísimo que corresponde á los del Norte.

Despues de consignada esa reminiscencia, me toca declarar que en el ejercicio de esta parte de la mision que desempeño cerca del Gobierno Argentino, he encontrado en él desde un principio las mejores disposiciones; y cuando llegó el momento oportuno, celebré varias conferencias con el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, D. Manuel A. Montes de Oca, y de las que dí cuenta en mi oficio de 5 de Agosto, agregando sucesivas noticias en mis comunicaciones de 15 del mismo mes, 1º y 9 de Setiembre.

El resultado definitivo de mis acuerdos con el Sr. Montes de Oca se redujo á convenir que se nombraria una comision mixta compuesta de una persona elejida por el Gobierno y de otra que designaria la Legacion, para encomendarle el estudio prévio de la materia.

Se adquirió el convencimiento de que no habia necesidad de proceder por entonces á la celebracion de un pacto internacional, y de que bastaba que el Congreso y el Gobierno, cada uno en la esfera de su competencia, dictaran las medidas mas adecuadas para remover los obstáculos que se oponían al movimiento rápido del comercio por la ruta de La Quiaca, Rosario y Buenos Aires.

La demostracion de esta verdad se debió principalmente á los luminosos informes de la comision nombrada, compuesta de los señores Rufino Varela, por parte del Gobierno Argentino, y Belisario Peró, nombrado por la Legacion.

Me cumple espresar con este motivo que la eleccion de los comisionados no pudo ser mas acertada, pues ambos poseen inteligencia superior, y mucha esperiencia y conocimiento en las materias de que estaban llamados á ocuparse.

El Sr. Peró manifestó con razonamientos incontestables, apoyados completamente por el Sr. Varela, que la atencion del Gobierno Argentino debia concentrarse en dos puntos capitales, á saber, en escojitar la manera de reducir el flete del transporte por los ferro-carriles, y en dictar una reglamentacion sencilla, pero bien garantida, para el despacho de las mercaderías en tránsito.

A fines de Agosto fué presentado el informe escrito del Sr. Peró, y algunos dias despues el Sr. Varela exhibió tambien el suyo. Ambos documentos son concordantes y contienen el desarrollo y los detalles de un mismo pensamiento.

Habiendo sobrevenido la crisis ministerial que ocasionó primero la dimision del Sr. Laspiur, y despues la de los señores Montes de Oca y Lastra, trascurrieron algunos dias sin que los puestos vacantes fueran llenados; pero á pesar de semejante situacion, me es satisfactorio declararlo, el importante asunto de nuestras relaciones comerciales no fué perdido de vista. El Sr. Presidente de la República le consagró la mas

séria y constante atencion y dió orden á los señores Antero Carrasco, Sub-Secretario de Relaciones Exteriores, y Héctor Alvarez Sub-Secretario del Departamento del Interior, para que se dedicaran á estudiar los trabajos de la Comision, á fin de que el Gobierno pudiera calcular las medidas mas apropiadas en el sentido de dar forma á las conclusiones de la Comision.

Segun entiendo, quedó reservada en el Ministerio del Interior la parte que le corresponde, y pasó al de Hacienda la que depende de su resorte.

Los señores Carrasco y Alvarez han desempeñado esta parte de sus funciones con esmerada contraccion é inteligencia.

En este estado de cosas me tocó emprender el viage á la República del Paraguay (13 de Setiembre); á mi regreso (31 de Octubre) tuve la satisfaccion de encontrar publicadas todas las medidas apetecibles que indudablemente van á producir los mas beneficiosos resultados.

El Sr. Peró, al darme cuenta del resultado de su comision, me ha hecho esposiciones verbales muy detalladas, con la claridad y método de desarrollo que tanto le distinguen; y estoy persuadido de que es muy útil que yo comunique al Gobierno las interesantes observaciones que con este motivo puedo ofrecer á su consideracion.

Para abaratar el trasporte de mercaderias del Rosario á Tucuman, era necesario ante todo,

obtener rebajas en las tarifas de los dos ferrocarriles.

Obedeciendo á esta idea, el Sr. Héctor Alvarez escribió oficialmente al Sr. Guillermo Thompson, representante de la empresa del Ferrocarril Central Argentino, con fecha 29 de Setiembre, preguntándole cuales serian las facilidades que esa empresa estaria dispuesta á otorgar.

El Sr. Thompson, despues de haberse puesto de acuerdo con el Sr. Lucas Gonzalez, encargado del Directorio de Lóndres, y con el Sr. Enrique Fisher, Gerente del Ferrocarril, con residencia en el Rosario, contestó satisfactoriamente el dia 3 de Octubre, en los términos de que el Gobierno ha debido tomar conocimiento por los impresos que le he remitido.

De esos documentos resulta que la empresa se ha prestado á clasificar todas las mercaderías que vayan en tránsito para la República de Bolivia, como si fueran de segunda clase, siendo así que en realidad la mayor parte de ellas están incluidas en la categoría de primera clase, segun el tenor de las tarifas vigentes. El flete designado para las mercaderías de primera clase es de 17 pesos fuertes por tonelada de mil kilogramos, con mas un recargo adicional de 25 % cuando las mercaderías están acondicionadas en fardos ó cajones.

A mérito de haberse concedido la clasificacion de segunda clase, resulta que las mercaderías destinadas para nuestras plazas de consumo,

solo pagarán un flete de 14 pesos fuertes por tonelada, en vez de 21.25 fuertes que corresponderian en rigor segun tarifa.

Otra concesion importante consiste en la siguiente. Se ha comprometido á ejecutar gratis la traslacion de mercaderías en Córdoba, de estacion á estacion, tan pronto como se lleve á cabo la obra de empalme de las dos líneas, obra que ya está efectuándose, y hay fundamento para anunciar que en uno ó dos meses mas se evitará el gasto de agencia en Córdoba, que es de 1 % sobre valor de factura, y además el acarreo de la una á la otra estacion, operacion que cuesta mas ó menos un peso por tonelada.

La plata en barras ó piñas paga segun la tarifa vigente $\frac{1}{4}$ %. A virtud de la concesion emanada de esta empresa, ese gasto se reduce á $\frac{3}{16}$, obteniéndose de esa manera una rebaja de $\frac{1}{16}$ %.

Esto en cuanto á la empresa del Ferro-Carril Central Argentino (del Rosario á Córdoba).

Véamos ahora las concesiones del Ferro-Carril Nacional Central Norte (de Córdoba á Tucuman.)

El gobierno por su parte ha establecido en esta linea, que es propiedad del Estado, un *flete especial* de 16 pesos fuertes, moneda de curso legal, sobre la tonelada de mil kilogramos, desde Córdoba á Tucuman.

La tarifa que actualmente rige, estatuye para

las mercaderías de primera clase el flete de 32.90, y para las de la segunda el de 23.90, fuertes, pagaderos parte en oro y parte en moneda de curso legal.

Por consiguiente, el arreglo obtenido arroja una doble ventaja, esto es, en la cuantía numérica del flete, y además en la circunstancia de pagarse todo en moneda de curso legal.

El flete que las tarifas prefijan á la plata en piñas ó en barras, es de $\frac{1}{2}$ ‰. Por el decreto del gobierno queda reducido á $\frac{3}{16}$: hay por lo tanto una rebaja de $\frac{5}{16}$ ‰.

El Sr. Zorrilla, Ministro del Interior, ha manifestado la mas decidida voluntad, para la adopcion de este arreglo, espidiendo en consecuencia el decreto de 24 de Octubre. Alimenta profundas convicciones acerca de la necesidad y conveniencia de estrechar cada vez mas las relaciones comerciales de los dos países.

Formando la síntesis de las concesiones procedentes de ambos ferro-carriles, resulta que los fletes de las mercaderías en tránsito, desde el Rosario hasta Tucuman, hoy son los siguientes :

Por el Central Argentino (del Rosario á Córdoba), la tonelada de mil kilos ó sean 21.74 quintales españoles, 14 fuertes oro que equivalen á 18.20 fuertes moneda de curso legal, al cambio corriente.

Por el Central Nacional del Norte (de Córdoba á Tucuman) 16 fuertes moneda de curso legal, por la misma clase de tonelada.

Total de ambos fletes 34.20 fuertes curso legal ó sean 1.57 fuertes por quintal español.

Creo tambien interesante sujerir algunos datos y observaciones en lo concerniente á la ruta que abarca de Tucuman á Potosí.

El transporte de Tucuman á Jujuy ocasiona actualmente un flete de 5 reales por arroba, ó sean 20 reales, igual á dos bolivianos, por cada quintal.

Este flete quedará naturalmente mas reducido, cuando la prolongacion del ferro-carril llegue á Jujuy, obra que ya está ordenada por una ley. Los estudios preliminares se están ejecutando actualmente.

Para el transporte de Jujuy á Potosí se paga en la actualidad un flete de 18.80 bolivianos de $\frac{5}{8}$ por carga de 3 quintales.

Véamos ahora cuál es el resultado que puede arrojar el estudio comparativo de la ruta del Pacifico y del Rosario, tomando por punto de referencia la ciudad de Potosí, en lo tocante á los costos del transporte de mercaderías. El siguiente cuadro reposa en datos evidentes:

Del Rosario á Tucuman por carga de 3 quintales.....	B ^s . 4.71
De Tucuman á Jujuy por carga de 3 quintales.....	» 6
De Jujuy á Potosí por carga de 3 quintales.....	» 18.80
Total.....	<u>B^s. 29.51</u>
De Cobija á Calama, carga de 3 quintales.....	B ^s . 12
De Calama á Potosí, carga de 3 quintales.....	» 24
Total.....	<u>B^s. 36</u>

Existe además en favor de la vía del Plata otra ventaja que merece ser tenida en cuenta, fuera de la ya indicada de fletes mas reducidos. Consiste en que el flete marítimo es 50 % mas bajo para el Rosario y Buenos Aires, que para el Pacífico, é igual diferencia prevalece en cuanto á seguros marítimos.

Debe agregarse á las consideraciones precedentes la circunstancia de que los medios de movilidad, son mucho mas abundantes y fáciles por la vía del Plata. Para convencerse de ello basta tener presente que es de la República Argentina de donde salen forzosamente los arrieros *vallistas* y las bestias de que se componen las récuas de la Provincia de Atacama, que hacen el tráfico de Cobija á Potosí. Por esta razon, es mucho mas fácil establecer el movimiento de rodados en esta vía, como ha principiado ya á efectuarse hasta Huanchaca y se consigui-

rá hasta Potosí con solo allanar la distancia que média entre Caiza y esa ciudad.

Se nota considerable abundancia de carros que van de Tucuman á Jujuy; y de este punto para Bolivia hay numerosas arrias siempre listas.

Por otra parte, todos saben que las rutas que conducen de Potosí á nuestro litoral cruzan por campos desiertos, de terreno árido, y con la circunstancia de tener que atravesar cordilleras; mientras que la vía que conduce al Plata, está poblada, se halla provista de pastos cultivados y baratos, y su trayecto es de buen clima, sin cordillera.

La Reglamentacion Aduanera ha sido bien calculada por el Decreto del señor Ministro de Hacienda Dr. Victorino de la Plaza, que también ha demostrado la mayor decision porque se faciliten nuestras relaciones comerciales con la República Argentina.

El Decreto simplifica considerablemente la tramitacion aduanera, ahorrando tiempo y gastos al comercio de tránsito, y además concede el plazo de nueve meses para la presentacion de la torna-guía que debe espedirse por la Aduana Boliviana.

Segun una de sus disposiciones, es lícito exportar en tránsito mercaderías para Bolivia procedentes de las aduanas de Salta ó de Jujuy, debiendo guardarse en este caso la forma estable-

cida para el despacho de las de Buenos Aires y Rosario.

Podemos decir que este Decreto Reglamentario no solo facilita el comercio de tránsito, sino que también ha garantido sabia y previsoramente los intereses fiscales, tanto argentinos como bolivianos. Los argentinos, á favor de la intervencion de un Cónsul que debe residir y funcionar en Tupiza. Los bolivianos, con la penalidad del pago de dobles derechos en el Rosario ó en Buenos Aires, si no se justifica la internacion legal á Bolivia de las mercaderías que se despacharen en tránsito. Por efecto de esta combinacion, ninguna vía garantiza mejor que la del Plata la percepcion íntegra de los derechos de Aduana que debe recaudar el Gobierno de Bolivia.

Me parece también importante llamar la atencion del Gobierno hácia dos actos legislativos emanados del último Congreso, porque considero útil que nuestros comerciantes los tengan presentes.

Me refiero á la Ley de 25 de Setiembre que acuerda la exoneracion del pago de seis meses de almacenaje para las mercaderías que salen de tránsito al exterior, y á la Ley Aduanera de 7 de Octubre, cuyas importantes disposiciones requieren ser atentamente conocidas por los interesados.

Para completar los datos anteriormente enunciados, agregaré un cuadro comparativo de los viajes que los arrieros de los valles de Salta emprenden directamente á Potosí y por la ruta de Calama.

Viaje á Calama y Potosí:

De Cachi á Calama atravesando la Cordillera de los Andes sin llevar carga	120 leguas
De Calama á Potosí atravesando otra vez la Cordillera de los Andes, con las arrias cargadas	130 »
De Potosí á Cachi, de regreso directamente, sin carga.	170 »
Total del viaje redondo.	<u>420 leguas</u>
De Cachi á Jujuy sin atravesar Cordillera, sin carga.	40 leguas
De Jujuy á Potosí sin atravesar Cordillera, con carga	140 »
De Potosí á Cachi directamente de regreso, sin Cordillera.	170 »
Total del viaje redondo.	<u>350 leguas</u>

La vía Argentina, tiene, pues, para los vallistas la ventaja de evitar el cruzar dos veces la Cordillera de los Andes y de disminuir la distancia en 70 leguas. El viaje redondo desde los valles, por Calama á Potosí, lo hacen en 60 días, y el mismo, por Jujuy y Tupiza, en 45.

Las diferencias son notables, y entiendo que

me hallo dispensado de insistir en la importancia de esta observacion.

El precedente informe manifiesta que nuestros Departamentos del Sud tienen espedita su comunicacion con las plazas de Buenos Aires y Rosario, en condiciones mas ventajosas que por la vía del Pacífico.

Este resultado satisfactorio se debe al concurso de las mas propicias circunstancias, como son el anhelo público que prevalece en este país para estrechar cada vez mas sus relaciones con Bolivia; la particular circunstancia de que todas las personas que han intervenido en estos asuntos han estado dotadas de indisputable competencia y animadas al propio tiempo de la mejor voluntad; pero ante todo, hay que mencionar como causa principal la decision constante con que el señor Presidente de la República ha sostenido el estudio y la ejecucion de las medidas eficaces que ahora se hallan en vigencia, complaciéndome en hacer constar que aun en medio de las crisis ministeriales que se produjeron últimamente, y á pesar de la incesante labor á que el Gobierno se veia obligado con motivo de las sesiones del Cuerpo Legislativo, el Sr. Avellaneda no por eso descuidó el impulso que de él ha recibido la adopcion de las medidas que facilitan nuestro comercio.

Me es placentero renovarle las seguridades de la especial consideracion y aprecio con que soy de Vd. muy atento S. S.

A. QUIJARRO.

Al Sr. Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Bolivia, D. Serapio Reyes Ortiz.

LA PAZ.



ANEXOS

Nº 1.

Ferro-Carril Central Argentino.

Buenos Aires, Octubre 3 de 1879.

*Al señor Sub-Secretario del Interior, Dr. D.
Héctor Alvarez.*

He recibido su nota fecha 29 de Setiembre preguntándome qué facilidades está dispuesta á acordar la Empresa del Ferro-Carril Central Argentino para las mercaderías en tránsito, y en contestacion tengo el gusto de manifestar á Vd. que respecto á la carga que haya en tránsito á Bolivia, será toda considerada de *segunda clase* en la que se hace una notable rebaja porque la mayor parte de las mercaderías que constituyen este comercio están clasificadas de primera clase en la tarifa vigente.

La plata en piña y en barra que se traiga de Bolivia solo pagará tres diez y seis avos % (3/16 de flete).

Está tambien dispuesta la Empresa á suprimir los gastos de traslacion en Córdoba desde que se

lleve á cabo el contrato de empalme de los dos ferro-carriles que celebró la Empresa del Central con el Departamento de Ingenieros y que está á la aprobacion del Gobierno.

Mientras este contrato no tenga efecto, la Empresa recibirá la carga en Córdoba y la entregará en el Rosario y vice-versa en los precios arriba indicados.

Estas modificaciones en la tarifa actual empezarán á rejir inmediatamente que sean espedidos los decretos respectivos, haciendo modificaciones análogas por el Ferro-Carril Central Norte, sin perjuicio de ser referidas al Secretario á su aprobacion respectiva.

Saluda á Vd. atentamente.

Guillermo Thompson.

Buenos Aires, Octubre 24 de 1879.

Publíquese.

ZORRILLA.

Departamento del Interior.

Buenos Aires, Octubre 24 de 1879.

Por cuanto conviene dar franquicias al comercio de tránsito por la República, á fin de promover por este medio el aumento consiguiente de las rentas, el Presidente de la República

DECRETA :

Art. 1º. — Desde el 20 de Noviembre del corriente año, las mercaderías de tránsito que se remitan para Bolivia ó que de allí vengan, paga-

rán por flete en el Ferro-Carril Central Norte, diez y seis pesos fuertes de curso legal por cada tonelada de mil kilos.

Art. 2º. — La plata piña ó en barra, abonará un tres diez y seis avos % (3 1/16).

Art. 3º. — Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

B. ZORRILLA.

Nº 2.

Departamento de Hacienda de la Nación.

Buenos Aires, Octubre 25 de 1879.

Conviniendo á los intereses comerciales del país, el Presidente de la República ha accrdado y

DECRETA :

Art. 1º. — El despacho de mercaderías estrangeras en tránsito terrestre para la República de Bolivia, se hace solamente por las Aduanas de Buenos Aires y del Rosario.

Art. 2º. — El que lo solicitare, tendrá constituido un fiador abonado á satisfaccion del administrador de la Aduana, para que sea responsable de *mancomun et insolidum* con el extractor; por el importe de los dobles derechos de las mercaderías contenidas en el permiso, si no se justificara la introduccion en el punto de su destino, con arreglo á lo que se establece en este reglamento.

Art. 3°. — Para extraer mercaderías de las Aduanas de Buenos Aires ó del Rosario con destino á las de Bolivia, el interesado presentará á la Oficina de Registro de la Contaduría de la Aduana, un permiso de tránsito terrestre en tres ejemplares que espresarán :

1° La clase, nacionalidad, nombre, número del registro, fecha de la entrada al puerto y procedencia del buque introductor.

2° El punto á que se destinan las mercaderías, espresando el camino por donde han de pasar la frontera Argentina en tránsito á Bolivia.

3° La marca, número y envase de los bultos.

4° La especie y cantidad del contenido de cada bulto, escrito en guarismos y letras, y

5° La fecha y firma del extractor.

Art. 4°. — La Oficina de Registros confrontará estos permisos con los documentos de su referencia y hallándolos conformes decretará uno de los ejemplares en esta forma: « Entréguese el bulto ó bultos pedidos y pase al Vista del ramo para su aforo ». A los otros dos ejemplares les pondrá nota de « conforme » y los pasará á la mesa de salidas de cabotaje, entregando el primero al interesado.

Art. 5°. — El interesado presentará el permiso decretado á la Alcaldía, y esta trasladará el bulto ó bultos pedidos al depósito de fracciones.

Art. 6°. — El Vista del ramo procederá al aforo de las mercaderías, en los almacenes de fracciones, despues de un prolijo reconocimiento de los bultos.

El extractor podrá en seguida fraccionar y embalar las mercaderías en la forma que mas le convenga. Para esa operacion la Aduana á pedido del interesado habilitará las horas ordinarias de sol á sol.

Art. 7°. — Despues de fraccionados y acondicionados los bultos, no podrá cambiarse su envase, marcas ó números, ni podrá hacerse ninguna alteracion en ellos, debiendo ser presentados al Resguardo Argentino de frontera en la misma forma y condiciones que espresé la guía respectiva.

Art. 8°. — Se pasará en seguida el permiso decretado con su aforo respectivo á la Contaduría para su liquidacion y cobro del eslingaje que se adeuda.

Art. 9°. — El interesado presentará este mismo permiso á la Mesa de Salidas de Cabotaje acompañándolo de una guía de tránsito terrestre en dos ejemplares. Esta guía deberá contener todos los detalles establecidos en los incisos 2°, 3°, 4° y 5° del artículo 3°, para los permisos de tránsito, el aforo fijado por el Vista y además las variaciones que hubiesen tenido lugar por consecuencia del fraccionamiento de los bultos primitivos.

Art. 10. — La Mesa de Salidas de Cabotaje confrontará el permiso aforado con los dos ejemplares de la guía, y hallándolos conformes decretará uno de estos en la forma siguiente :

Tránsito terrestre con destino á . . . el contenido de esta guía que consta de. . . bultos. — Fecha y firma del Contador General. — V° B°

del Administrador y sello de la Administracion.

Este ejemplar será entregado al interesado, sellado y lacrado para su presentacion á la Aduana Boliviana. El otro ejemplar será mandado de oficio por el Administrador de la Aduana á los Cónsules Argentinos de Tupiza ó de Tarija.

Art. 11. — La Oficina de libros conservará en su poder el permiso aforado de que habla el artículo 3º, debiendo llevar un libro especial en que se anotará correlativamente esta clase de documentos, cuidando de dar cuenta al Administrador de todo permiso cuyo plazo no hubiese vencido sin haberse cancelado como corresponde.

Art. 12. — Arregladas y distribuidas las guías en esta forma, el interesado presentará tambien un manifiesto general de tránsito en las que estarán anotados la marca, números, clase, embarque y especie de cada bulto. A este manifiesto general, despues de confrontados con los anteriores, se le pondrá la diligencia de: Pasen libremente por el Resguardo de. . . . Frontera de. . . . los bultos contenidos en esta guía. — Firma del Contador General. — Vº. B.º del Administrador y sello de la Administracion.

Art. 13. — El manifiesto de que habla el artículo anterior, será presentado por el interesado al Resguardo de Frontera por donde salgan las mercancías, el que hará el reconocimiento exterior de ellos y con constancia de su conformidad lo devolverá á la Aduana de origen.

En caso de disconformidad detendrá los bultos disconformes y dará cuenta.

Art. 14. — La salida de las mercancías contenidas en un manifiesto podrá hacerse por parcialidades en distintas tropas ó arrias y dentro de un plazo que no esceda de ocho meses.

Art. 15. — Dentro del término de nueve meses contados desde la fecha en que se espidió el permiso, el interesado deberá justificar la introducción á Bolivia, con un certificado de la Aduana Boliviana, puesto en cualquiera de las dos guías de que habla el artículo 9º, visado por el Consulado respectivo.

Art. 16. — En caso de no justificarse la introducción del todo ó parte de una expedición, la Aduana efectuará el cobro de dobles derechos correspondientes al todo ó á la parte no justificada, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, debidamente probados, únicamente por la presentación oportuna de la tornaguía de que habla el artículo anterior.

Art. 17. — Si de las Aduanas de Salta ó de Jujuy quieren esportarse en tránsito para Bolivia mercaderías de depósito, se hará en la forma establecida por el presente Decreto para el despacho de las de Buenos Aires y el Rosario.

Art. 18. — El paso de las mercaderías en tránsito para Bolivia solo se permitirá por ahora por los Resguardos de Fronteras de La Quiaca y Santa Catalina.

Art. 19. — Cuando el despacho en tránsito se haga desde la Aduana de Buenos Aires la guía á que se refiere el artículo 12, será visada por la Aduana del Rosario.

Art. 20. — Las infracciones á este Reglamento y todos los hechos de carácter fraudulento que se ejecutaren desde la entrega de las mercaderías serán juzgadas y penadas por el Administrador de la Aduana donde tomó origen la operacion de tránsito, sujetándose en los procedimientos y en la aplicacion de las penas á los que para casos análogos disponen las Ordenanzas de Aduana.

AVELLANEDA

V. DE LA PLAZA

Nº 3.

Departamento de Hacienda
de la Nacion.

Buenos Aires, Octubre 10 de 1879.

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nacion Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY:

Art. 1º. — Toda mercadería de procedencia extranjera, pagará á su importacion para consumo, el derecho único de *veinte y cinco* por ciento sobre su avaluacion.

Esceptúanse los artículos siguiente, que pagarán:

1º El derecho de *cincuenta* por ciento.

Las armas de fuego aplicables á usos de guerra, pólvora y municiones, destinadas á las minas.

2° El derecho de *cuarenta* por ciento.

Los alcoholes en general, cerveza, licores, sea cual fuere su envase, naipes, calzado, ropa hecha y confecciones en general, sombreros, arreos, arneses, carruages, perfumerías, tabacos, cigarros de todas clases, rapé, vino en general, armas y sus adherencias, pólvora que no sea de las esceptuadas, fósforos, cohetes, muebles, objetos de arte.

3° El derecho de *diez* por ciento.

Arpillera, hierro no galvanizado, en planchas, lingotes, barras y flejes, motores á vapor, pino blanco y Spruce sin labrar, sal gruesa comun.

4° El derecho de *cinco* por ciento.

Carbon de piedra, con escepcion del de luz, alhajas, oro y plata labrados, seda para bordar y coser, todo instrumento ó utensilio con cabo ó adorno de plata ú oro cuando estos no aumenten una tercera parte de su valor, arados, alambre para cercos y telégrafos, duelas y cascos desarmados de madera ó hierro para envasar, libros impresos á la rústica y con tapas de carton ó tela sin cantos dorados, útiles y materias que sirvan esclusivamente para imprenta, con exclusion de tipos, papel blanco especial para imprimir, prensas para tipografías, trilladoras y segadoras.

5° El derecho de *dos* por ciento.

Las piedras preciosas sueltas.

6° *El derecho de un fuerte y sesenta centavos* por cada cien kilogramos de trigo; el de *cuatro centavos de peso fuerte* por cada kilogramo de harina; y el mismo derecho para el maíz y la

harina de maíz; el de *veinte y cinco centavos* para cada kilogramo de té; el de *ocho centavos* por kilogramo de café; el de *cinco centavos* por cada kilogramo de yerba; el de *siete centavos* por cada kilogramo de fideos; el de *cinco centavos* por cada kilogramo de almidon, y el de *nueve centavos* por cada kilogramo de galletas finas, y otras masas de harina.

Art. 2º. — Será libre de derechos toda introduccion de los siguientes artículos :

Máquinas para establecimientos industriales, buques á vapor, animales de raza y ganado en pié, frutas secas, muebles y herramientas de inmigrantes, de su propiedad y de poco valor, oro y plata sellados, en grano, en pasta ó en polvo; plantas vivas, rieles, cuñas, travesaños de hierro y tornillos, cambios de vía, mesas giratorias, locomotoras y rodajes para ferro-carriles ó tramways, caños de hierro (sin baño ni galvanismo) para gas y aguas corrientes que tengan 75 milímetros de diámetro al menos, azogue, guías, combos, barrenas y pólvora especial para minas, semillas que á juicio del Poder Ejecutivo no tengan otra aplicacion que la agricultura, específicos para curar el ganado lanar, objetos para el culto, pedidos por los prelados eclesiásticos.

Art. 3º. — Es libre de derechos de exportacion, toda clase de productos ó manufacturas, salvo los siguientes que pagarán como único derecho el 6 % sobre su valor :

Aceite animal, astas y chapas de astas, carne conservada, ceniza de huesos, cerda, garras de

cuero, grasa, huesos, lana sucia, pieles en general, con excepcion de los cueros lanares lavados, plumas de avestruz, sebo.

Art. 4º.—Queda prohibida toda exoneracion de derechos á la importacion y exportacion que no esté espresamente determinada en la presente ley, excepto en los casos de concesiones por leyes especiales ó por contratos procedentes de leyes dictadas por el Congreso.

Art. 5º.— Los derechos se liquidarán por una Tarifa de Avalúos formada sobre la base del verdadero precio de los artículos en depósito, en cuanto á los de importacion; y sobre los precios en plaza al tiempo de su embarque, para los de exportacion.

Los derechos de importacion de las mercaderías no incluidas en la Tarifa, se liquidarán sobre los valores que representen en depósito, declarados por los introductores ó despachantes.

Art. 6º.— Las Aduadas podrán retener en el término de cuarenta y ocho horas, contadas desde la inspeccion del Vista, por cuenta del Tesoro Público, todas las mercaderías cuyo valor, así declarado, consideren bajo, pagando inmediatamente á los interesados el importe del valor declarado por ellos, con aumento de un diez por ciento, en letras espedidas por las Administraciones de Rentas á 90 dias vista pagaderas en la forma en que la Aduana cobra sus derechos.

Art. 7º.— El Poder Ejecutivo hará la designacion y fijará los avalúos de las mercaderías y

productos que hayan de incluirse en la Tarifa de que habla el artículo 5°.

Art. 8°.—Concédese á los vinos, aceites, aguardientes, cerveza y licores en cascós, una merma de diez por ciento, si proceden de puertos situados al otro lado del Ecuador, y de seis por ciento de este lado; no concediéndose merma á las procedencias de cabos adentro.

Acuérdate también la merma de cinco por ciento de rotura, á los mismos artículos, cuando vengan embotellados

Las taras, mermas y roturas para los demás artículos, serán fijadas en la Tarifa de Avalúos.

Art. 9°.— Los derechos de exportacion se pagarán en el primer punto de embarque, siendo los efectos despachados directamente para el extranjero, no pudiendo transitar por agua de un punto á otro de la República, sinó los que hubiesen pagado ó afianzado los derechos.

Art. 10.— El pago de los derechos de importacion, cuando escedan de doscientos fuertes podrá hacerse con letras á satisfaccion de los Administradores de Rentas respectivos, estendidas en el papel sellado que corresponda, á noventa dias de plazo y con el interés de Banco que rija para las obligaciones legales.

Los derechos de exportacion se pagarán al contado antes de la salida del buque exportador.

Art. 11.— El pago de los derechos que se adeuden en todas las Aduanas, podrá efectuarse en cada localidad en cualquiera de las monedas que fuesen declaradas de curso legal por la Nacion.

Art. 12. — Queda prohibido el tránsito terrestre de mercaderías que no hubiesen abonado derechos de importacion en cualquiera Aduana de la República.

Esceptúase :

1° Las que pasan de tránsito por los puertos de Concordia, Federacion y Paso de los Libres, para los del Brasil, sobre el Rio Uruguay.

2° Las que de Chile vengan por la Provincia de Salta á la Aduana de Jujuy.

3° Las que de las Aduanas de Buenos Aires y Rosario pasen en tránsito á las de Mendoza, San Juan, Salta y Jujuy, y de estas últimas á las de Bolivia.

Art. 13. — El P. E. podrá establecer el uso de torna-guias si arreglase convenciones aduaneras con los países limítrofes.

Art. 14. — La presente ley regirá durante el año de 1880.

Art. 15. — Comuníquese al P. E.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires á siete de Octubre de mil ochocientos setenta y nueve.

BENJAMIN PAZ MANUEL QUINTANA.
Cárlos M. Saravia J. Alejo Ledesma.

Por tanto : Cúmplase, comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.
V. DE LA PLAZA.

Nº 4.

Buenos Aires, 29 de Setiembre de 1879.

POR CUANTO:

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

LEY:

Art. 1º. — El almacenaje y eslingaje en las aduanas de la República se abonará desde el primero de Enero de mil ochocientos ochenta, con arreglo á las disposiciones siguientes:

1º Los artículos que deban abonar en razon de su peso, seis centavos al mes por cada cien kilogramos de peso bruto.

2º Los que deban abonar en razon del volúmen cuatro centavos al mes por cada cien decímetros cúbicos.

3º Los líquidos no embotellados segun la capacidad de su envase, ocho centavos al mes por cada cien litros.

4º Los que deban abonar en razon de su valor, pagarán al mes segun la escala siguiente: los bultos cuyo valor no esceda de treinta pesos, cuarenta centavos por ciento; los de treinta á cincuenta de su valor, treinta centavos; los de cincuenta á cien, veinte centavos; y los de cien para arriba quince centavos.

5º La pólvora y artículos esplosivos, veinte centavos al mes por cada cien kilogramos.

Art. 2º. — Las fracciones en peso, volúmen ó medida se abonarán como entero.

Art. 3º. — El Poder Ejecutivo determinará los artículos que deban pagar por peso, volúmen, medida ó valor.

Art. 4º. — El Eslingaje será equivalente á dos meses de almacenaje para las mercaderías á depósito, y á tres cuartas partes del depósito para las de despacho directo. La sal, el carbon, la piedra, yeso, piedras de yeso, veredas y otras semejantes, pagarán sesenta centavos por ciento sobre su valor.

Art. 5º. — Las mercaderías exoneradas del pago de derechos de importacion por leyes ó contratos, pagarán derecho de eslingaje, y las que se despachen directamente, pagarán á mas del eslingaje el almacenaje correspondiente cuando entren en las aduanas.

Art. 6º. — Acuérdate exoneracion del pago de seis meses de almacenaje para las mercaderías que saliesen de tránsito de los depósitos fiscales para otras aduanas de la República ó *para el exterior*.

Art. 7º. — Quedan derogadas las disposiciones en contrario á la presente ley.

Art. 8º. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires á veinte y cinco de Setiembre de mil ochocientos setenta y nueve.

MARIANO ACOSTA.

Cárlos M. Saravia.

Secretario del Senado.

DELFIN GALLO.

J. Alejo Ledesma.

Secretario de la Cámara de DD.

POR TANTO:

Cumplase, comuníquese, publíquese é insér-
tase en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

V. DE LA PLAZA

