

53.^a SESION ORDINARIA — SEPTIEMBRE 28 DE 1872

Presidencia del señor QUINTANA

Senadores presentes: Aráoz, Arias, Bazán, Benítez, Blanco, Bustamante, Colodrero, Corvalán, del Carril, García, Granel, Ibarguren, Lobo, Luque, Llerena, Navarro, Oroño, Quintana, Román, Torrent y Vallejo.

Senadores ausentes, con licencia: Gorostiaga, Martínez y Mitre.

Senadores ausentes, con aviso: Borges y Villafañe.

Senador ausente, fuera de la capital: Zavallía.

SUMARIO

- 1.—Asunto entrado.
- 2.—Continúa la consideración del despacho de la Comisión del Interior, sobre construcción de ferrocarriles.
- 3.—Moción de sobre tablas del señor senador Colodrero.
- 4.—Continúa la consideración del asunto número 2.

—En Buenos Aires, a veintiocho de Septiembre de mil ochocientos setenta y dos, reunidos en su sala de sesiones el señor presidente provisional y demás señores senadores arriba inscriptos, se abrió la sesión con inasistencia de los señores Borges y Villafañe con aviso; y ausentes de esta capital, con licencia, los señores Mitre, Martínez y Gorostiaga, y Zavallía con aviso.

1

No estando dispuesta el acta de la anterior, se dió cuenta del único asunto entrado, que lo era una nota de la Honorable Cámara de Diputados adjuntando en revisión un proyecto de ley sancionado por ella en sesión del día anterior acordando a los generales, jefes, oficiales y soldados tanto de línea como de guardia nacional que se encontraron en el asalto

de Curupaity un escudo, y un cordón a los que se encontraron en la batalla del 24 de Mayo. Se destinó a la Comisión Militar.

2

—Se entró en seguida en la orden del día, poniéndose en discusión los incisos 2º, 3º y 4º del artículo 2º, del proyecto sobre construcción de ferrocarriles, y no siendo observados se aprobaron por unanimidad.

El Sr. Torrent entonces propuso como inciso 5º de dicho artículo el siguiente:

«Desde el pueblo de Mercedes (provincia de Corrientes), hasta la ciudad del mismo nombre, pasando por los pueblos de San Roque y Saladas.»

Fundó el señor senador extensamente esta adición en consideraciones económicas y políticas, y manifestando las ventajas que reportaría no sólo a las provincias de Corrientes y Entre Ríos, sino también a las del Norte, una vez hecha la nevegación del Bermejo, con la prolongación del ferrocarril de Concordia hasta la ciudad de Corrientes.

El Sr. Oroño, a nombre de la Comisión, aceptó la adición, expresando que ésta, teniendo conocimiento de que el señor senador se proponía hacerla, había suspendido el despacho del proyecto sobre construcción de puentes en los ríos Vatel y Corrientes, presentados por él mis-

mo, pues que si se aceptaba esa adición ya esos puentes no serían necesarios.

Puesta en discusión, el señor senador **Aráoz** expresó que aun cuando no creía necesaria esa línea, por cuanto la provincia de Corrientes, por su posición litoral, ribereña de dos grandes ríos, que la ponían en contacto con el mundo entero, y sin que ninguno de sus centros se encontrase a mayor distancia de alguno de sus puertos que de veinticinco leguas, votaría por la adición, puesto que se invocaban en apoyo de ella los sentimientos de confraternidad argentina y de nacionalismo.

El **Sr. Bazán**, después de pedir datos sobre la necesidad de esa línea y de las ventajas prácticas que ella produciría, que le fueron dados por los señores senadores **Colodrero** y **Torrent**, se manifestó en oposición a la adición; siguiéndose con este motivo un breve debate sosteniendo la adición los señores senadores por Corrientes y el señor senador **Llerena** y combatiéndola el señor senador **Granel**.

—Cerrado el debate, se votó la adición y fué aceptada por 11 votos contra 9.

—Puesto en discusión el artículo 3º y no siendo observado, se aprobó por unanimidad.

3

Se pasó a cuarto intermedio, y continuando poco después la sesión, el señor senador **Colodrero** hizo moción para que se considerara sobre tablas tan luego como terminase la discusión del proyecto sobre ferrocarriles, del que se había dado cuenta en primera hora, remitido por la otra Cámara sobre medallas a los generales, jefes, oficiales y soldados de línea y guardia nacional que concurrieron a la campaña del Paraguay.

—Apoyada esta moción y votada fué aprobada por unanimidad.

4

Continuó la consideración del proyecto, y puesto en discusión el artículo 4º, el señor senador **Bustamante** observó que no se fijaba la duración o término de la garantía, y propuso se agregasen al final a ese objeto las palabras siguientes: «por el término de treinta años».

La Comisión, expresando por el órgano de su miembro informante, que iba a proponerla, aceptó la adición, reduciendo el tiempo a veinte

años, y votado así el artículo se aprobó por unanimidad.

Puesto en discusión el artículo 5º, el señor senador **Torrent** propuso se redactase el inciso 3º en estos términos:

«3º Para la de Tucumán a Jujuy, y la de Mercedes a Corrientes, veintisiete mil pesos por kilómetro».

—La Comisión aceptó.

El **Sr. Aráoz** objetó como elevada la cifra de veintisiete mil pesos por kilómetro para la línea de Mercedes a Corrientes, por ser ese un terreno menos accidentado, según entendía, que la de Tucumán a Jujuy.

El **Sr. Bustamante**, fundado en el precio por el que se había contratado la construcción del ferrocarril de Córdoba a Tucumán que era el de trece mil y pico por kilómetro, propuso se rebajara en todas las líneas en esta forma: Para la de Buenos Aires a San Juan y Totoralejos a San Juan, quince mil pesos. Para la transandina, treinta mil, y veinticinco mil para la de Tucumán a Jujuy y Mercedes a Corrientes.

El **Sr. Oroño** expuso que no aceptaba esas reducciones, porque no había fijado esos precios arbitrariamente, sino previos informes del Departamento de Ingenieros.

El **Sr. del Carril** dió otros datos en apoyo del artículo de la Comisión, y después de una breve discusión, sosteniendo el señor senador **Bustamante** sus indicaciones, y los señores senadores **Oroño** y **del Carril** en oposición a ellas, se votó el artículo por incisos, con la adición propuesta por el señor **Torrent** en el 3º, y resultó aprobado el 1º por 16 votos contra 2, y de 12 contra 6 el 2º y 3º.

—Al ponerse en discusión el artículo 6º se resolvió dar por aprobados aquellos artículos que no fuesen observados, excusándose la votación; y se dió en consecuencia por aprobado aquél.

Puesto en discusión el artículo 7º, los señores senadores **Benítez** y **Bustamante**, objetaron el que se fijara el 2 ½ % de amortización a los fondos públicos con que se determinaba se pagaría la garantía, proponiendo que fuera el 1, y el señor **Bustamante** que los fondos públicos se dieran a la par.

No aceptando la Comisión la indicación, después de una breve discusión entre el señor senador **Oroño**, sosteniendo el artículo, y los señores senadores **Benítez** y **Bustamante** se votó el ar-

título por partes siendo desechado el dos y medio por ciento y aceptado el uno para la amortización; quedando en esta forma:

Artículo 7º — Las cantidades que el Poder Ejecutivo pague para el servicio de la garantía, las entregará en fondos públicos del 6 % de renta y 1 % de amortización anual, al precio corriente en Londres.

El artículo 8º fué objetado por el señor senador **Bustamante** en cuanto a fijarse el 55 % de deducción, para los efectos de la garantía, del producto bruto, proponiendo se redujera al 50 % para la línea trasandina y la de Jujuy.

—La Comisión no aceptó.

El **Sr. Torrent** propuso que se agregaran las palabras «y la de Corrientes» después de la de Jujuy.

—Aceptada la adición por la Comisión, se votó con ella el artículo y fué aprobado por 11 votos contra 10, quedando en esta forma:

«Artículo 8º — Para los efectos de la garantía se deducirá el 50 % del producto bruto de las líneas, con excepción de la trasandina, la de Jujuy y la de Corrientes, en las que se deducirá el 55 %.»

—Los artículos 9º y 10 se dieron por aprobados, sin observación.

—El artículo 11 lo propuso la Comisión en la forma siguiente:

«Artículo 11. — El concesionario de la vía de Buenos Aires a San Juan queda obligado a construir las secciones de Mercedes, San Luis, La Paz, Mendoza y San Juan, por la traza estudiada por don Angel G. de Elía.»

El **Sr. Oroño** explicó la razón de la variación en que en el inciso 1º del artículo 2º se había suprimido la línea o ramal de Río Cuarto a Mercedes.

—Votado el artículo en aquella forma fué unánimemente aprobado.

Puesto el artículo 12 en discusión, se cambiaron algunas ideas sobre la conveniencia de reformar su redacción, por cuanto no era necesario establecer como una obligación el que los concesionarios de las líneas formaran sociedades anónimas, y después de varias indicaciones se convino en lo siguiente:

«Artículo 12. — Los concesionarios de las líneas quedan obligados: 1º a presentar los estudios técnicos de la traza y pedir la aprobación de ésta dentro de los doce meses siguientes a la celebración del contrato 2º, a dar principio a los trabajos dentro de los seis meses siguientes a la aprobación de la traza, y 3º a depositar al firmar el contrato de concesión, cien mil pesos fuertes, o dar fianza por esa suma como garantía de ejecución».

—Votado así fué unánimemente aprobado.

—Los artículos 13 y 14 fueron aprobados sin observación.

—Igual resultado obtuvo el artículo 15, cambiándose la referencia al inciso 3º del artículo 12, en lugar del 5º, alterada la numeración por la modificación hecha en dicho artículo, y agregándole, a indicación de la Comisión, las palabras «o empleados» después de las de «cuando haya introducido».

—El artículo 16 fué aprobado sin observación.

—El artículo 17 fué suprimido a indicación de la misma Comisión como innecesario.

Puesto en discusión el artículo 18, que entraba bajo aquel número, el señor senador **Granel** propuso se le adicionara a su final, con la prescripción de que los libros y la contabilidad fuesen llevados en idioma español, para facilitar así la inspección indispensable de la Contaduría Nacional para el pago de la garantía.

Los señores senadores **Benítez** y **Oroño** se opusieron a la indicación dando las razones que la harían inconveniente, y no insistiendo en ella el señor senador **Granel**, se aprobó el artículo sin alteración por unanimidad.

—El artículo 18 (antes 19) se dió por aprobado sin observación.

Puesto en discusión el 19 (antes 20) el señor senador **Bustamante** observó que no debía ser igual la prima que se acordaba a las empresas por la terminación de las líneas antes del término fijado, que la multa cuando pasaran de éste, y propuso que esa prima se redujera a diez mil pesos.

Apoyada esta indicación por el señor senador **Granel**, la aceptó la Comisión y redactado

Septiembre 28 de 1872

CAMARA DE SENADORES

57ª Reunión. 53ª Sesión ordinaria

el artículo en la forma siguiente, fué unánimemente aceptado:

«Artículo 19. — Los concesionarios de estas líneas quedan obligados a terminarlás cinco años después de empezados los trabajos de construcción, bajo la multa de veinticinco mil pesos fuertes por cada mes de retardo; y tendrán diez mil pesos por cada mes que anticipen el cumplimiento de esta obligación.»

—El artículo 20 (antes 21) fué aprobado sin observación.

Puesto en discusión el 21 (antes 22) el señor senador **Granel** opinó en el sentido que la inspección que por él se prescribía de materiales, etcétera, debía establecerse que se hiciera en el país.

Los señores senadores **Oroño** y **Bustamante** expresaron que eso se deducía de los términos mismos del artículo, y sin más observación se votó y aprobó contra 1 voto.

Puesto en discusión el artículo 22 (antes 23), los señores senadores **Bustamante** y **Granel** observaron que el «término de un mes» que por él se fijaba para recibir propuestas era demasiado estrecho y lo haría ilusorio, proponiendo que se fijara por lo menos el de seis meses.

Después de un breve debate sosteniendo el señor senador **Oroño** que había suficientes proponentes dentro de ese término, pues que los había ya y la Comisión del Interior tenía varias en cartera, y los señores senadores **Granel** y **Bustamante** sosteniendo que el término se aumentara a seis meses, el mismo señor senador **Oroño** aceptó éste a nombre de la Comisión y se aprobó el artículo con seis meses en lugar de uno.

—El artículo 23 (antes 24) fué aprobado sin observación.

En seguida el señor senador **Navarro** propuso como artículo 24 el siguiente para que entrara inmediatamente después del que acababa de sancionarse.

«Artículo 24. — Después de terminada la primera sección del ferrocarril a Tucumán, si el Poder Ejecutivo no hubiese contratado con empresa particular el de Totoralejos por las ciudades de Catamarca, La Rioja y San Juan, ordenará la construcción por cuenta del Estado del ramal de Totoralejos a Chumbicha mandado estudiar por ley de 13 de Octubre del año pasado previa licitación sobre los presupuestos que forme el Departamento de Ingenieros, disponiendo al efecto de la cantidad necesaria del empréstito de obras públicas.»

Fué apoyado después de fundarlo el señor senador en la conveniencia de la ejecución de esa línea.

El **Sr. Oroño** a nombre de la Comisión se opuso, exponiendo que aceptar ese artículo sería alterar el sistema que formaba el fondo del proyecto que era la construcción de los ferrocarriles por empresas particulares con garantías de la Nación.

Después de un breve debate sosteniendo el señor senador **Navarro** el artículo que proponía y en oposición el señor senador **Oroño**, el señor senador **García** hizo moción para que se levantara la sesión por ser ya avanzada la hora y demandar probablemente una larga discusión el artículo propuesto.

—Apoyada esta moción, se votó y fué aprobada.

—Terminó en consecuencia la sesión, siendo las cinco y media de la tarde.