

Septuagésima sexta Sesión ordinaria, del 13 de Octubre de 1872.⁽¹⁾

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CAMPILLO.

SUMARIO. — Discusión del despacho de la Comisión de Legislación en el proyecto enviado en revisión por el H. Senado, sobre construcción y explotación de varias líneas férreas.

Alcobendas
Avellaneda
Costa
Campillo
Cabral
Civit
Cuenca
Elizalde
Fernandez
Gutierrez
Guastavino
Gallo
García
Gelly y Obes
Igarzabal
Lucero
Moreno (J. Maria).
Moreno (J. Manuel).
Ocantos
Orgaz
Peñaloza
Rawson.
Ruiz de los Llanos
Rodriguez
Rosas
Salvá
Sosa
Soria
Uriburu
Vega (S.)
Vega (B.)
Videla
Villada
Zavalía
Zuviria

Ausentes sin aviso

Presidente
Alvarez Prado
Cano
Gonzalez Durand
Gimenez
Olmos
Sanchez

El miembro informante os dará las razones en que se funda este dictámen.

Sala de Comisiones, Octubre 11 de 1872.

*Rafael Ruiz de los Llanos. —
Delfín Gallo. — Benjamin de
la Vega.*

PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados de la
Nación Argentina, etc.*

Art. 1º. — El Poder Ejecutivo contratará con empresas particulares la construcción y explotación de las vías férreas que á continuación se espresan, con sujeción á las bases y condiciones que esta ley establece.

Art. 2º. — Las vías férreas que deben construirse, son:

1º De la ciudad de Buenos Aires hasta la de San Juan, pasando por Rojas ó Junin, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza.

2º De la ciudad de Mendoza ó de la de San Juan en dirección á San Felipe de los Andes (Chile) hasta el límite de la República; ya sea por el Paso de los Patos ó por el de Uspallata, segun el que resuelve mas practicable y económico de los estudios que se hagan.

3º De Totoralejos, sobre la vía férrea de Córdoba á Tucuman, á la ciudad de San Juan pasando por Chumbicha ó Punta del Negro, la ciudad de la Rioja y los Marayes, y ligándose por un ramal á la ciudad de Catamarca.

4º De Tucuman á Jujuy, ligándose con la ciudad de Salta.

5º Del pueblo de Mercedes á la ciudad de Corrientes, pasando por los pueblos de San Roque y Saladas.

Art. 3º. — Todas estas vías se construirán sobre la trocha uniforme de un metro.

Art. 4º. — La Nación garante en cada una de estas vías el interés del siete por ciento

(1) De esta sesión no se han encontrado originales taquigráficos.

anual, sobre el precio porque las contrate, por el término de veinte años.

Art. 5°.—El Poder Ejecutivo no tomará en consideración ni aceptará propuesta alguna que exceda del precio máximum que á continuación se fija por kilómetro :

1° Para las vías de Buenos Aires á San Juan y de Totoralejos á San Juan, *diez y seis mil pesos fuertes* por kilómetro.

2° Para la trasandina, *treinta y tres mil pesos fuertes* por kilómetro.

3° Para la de Tucuman á Jujuy, *veinte y cinco mil pesos fuertes* por kilómetro.

4° Para la de Mercedes á Corrientes, *veintidos mil pesos fuertes* por kilómetro.

Art. 6°.—La construcción de estas vías se hará por secciones, y la garantía se pagará sobre el capital que cada una represente desde que sean dadas al servicio público.

Art. 7°.—Las cantidades que el P. E. pague para el servicio de la garantía, las entregará en fondos públicos del seis por ciento de renta y uno por ciento de amortización anual, al precio corriente en Lóndres.

Art. 8°.—Para los efectos de la garantía, se deducirá el cincuenta por ciento del producto de la línea, con escepción de la trasandina y de la de Jujuy, en las que se deducirá el cincuenta y cinco por ciento.

Art. 9°.—Cuando el producto líquido de cada línea exceda del siete por ciento, la empresa respectiva entregará á la Nación el excedente íntegro, en efectivo ó en fondos públicos del seis por ciento de renta y uno por ciento de amortización al precio corriente en Lóndres, hasta reembolsar por completo las cantidades recibidas en razón de la garantía.

Art. 10.—El P. E., durante el término de la garantía, fijará las tarifas de todas estas líneas, é intervendrá en ellas despues de su vencimiento, cuando el producto exceda del doce por ciento.

Art. 11.—El concesionario de la vía de Buenos Aires á San Juan deberá construir las secciones de Mercedes á San Luis, de San Luis á la Paz, de la Paz á Mendoza y de Mendoza á San Juan, por la traza estudiada por D. Angel G. de Elia.

Art. 12.—Los concesionarios de las líneas quedan obligados:

1° A presentar los estudios técnicos de la traza y pedir su aprobación dentro de los doce meses siguientes á la celebración del contrato.

2° A dar principio á los trabajos de construcción en las líneas de Buenos Aires á San Juan y de Corrientes á Mercedes, dentro de los seis meses siguientes á la aprobación de la traza; en la trasandina, dentro de un año contado también desde la aprobación de la traza; y en las de Totoralejos á San Juan, y de Tucuman á Jujuy, dentro de tres meses, contados desde el día en que llegue al punto de arranque de cada una el ferrocarril en construcción de Córdoba á Tucuman.

3° A depositar, al firmar el contrato de concesión, *cien mil pesos fuertes*, ó dar fianzas por esa suma, como garantía de ejecución.

Art. 13.—El concesionario de la vía trasandina, presentará un estudio doble por los pasos de Uspallata y de los Patos.

Art. 14.—El P. E. asociará un ingeniero Nacional á los ingenieros encargados de practicar el estudio y traza de cada vía.

Art. 15.—El depósito de que habla el inciso tercero del artículo 12, quedará á beneficio del Estado, siempre que el concesionario no presente los estudios ó no dé principio á los trabajos dentro de los términos fijados, sin perjuicio de declararse caduca la concesión por el P. E., y le será devuelto cuando haya introducido ó empleado un valor igual en materiales para la vía respectiva.

Art. 16.—Los concesionarios tomarán por su cuenta y por su costo los estudios y planos que la Nación tenga hechos sobre algunas de estas líneas.

Art. 17.—El domicilio legal de cada una de las sociedades que se formen, será en la República Argentina, en donde se harán efectivos los dividendos de acciones suscritas en el país.

Art. 18.—Los capitales suscritos para estos ferrocarriles serán libres de toda contribución ó impuesto nacional ó provincial, por el término de veinte años.

Art. 19.—Los concesionarios de estas líneas deberán concluir las en el término que se fije en el contrato de concesión; término

PROYECTO DEL SENADO

El Senado y Cámara de Diputados de la Nacion Argentina, etc.

Art. 1º.—El P. E. contratará con empresas particulares la construccion y explotacion de las vías férreas que se detallarán, con sujecion á las bases y condiciones que esta ley establece.

Art. 2º.—Las vías férreas á construir son:
1º De la ciudad de Buenos Aires hasta la ciudad de San Juan, pasando por Rojas ó Junin, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza.

2º De las ciudades de Mendoza ó San Juan á San Felipe de los Andes (Chile) pasando la cordillera, ya sea por el paso de los Patos ó Uspallata, segun el que resulte mas practicable y económico de los estudios que se hagan.

3º De Totoralejos sobre la vía de Tucuman, á San Juan, pasando por Catamarca, la Rioja y Marayes.

4º De Tucuman á Salta y Jujui.

5º Del pueblo de Mercedes, Provincia de Corrientes, hasta la ciudad del mismo nombre pasando por los pueblos de San Roque y Saladas.

Art. 3º.—Todas estas vías se construirán sobre la *trocha* uniforme de un metro de ancho.

Art. 4º.—La Nacion garante en cada una de estas vías el interes del 7 p % anual sobre el precio porque las contrate, por el término de veinte años.

Art. 5º.—El P. E. no tomará en consideracion ni aceptará propuesta alguna que exceda del precio máximun que á continuacion se fija por kilómetro:

1º Para las vías de Buenos Aires á San Juan y de Totoralejos á San Juan, diez y ocho mil pesos fuertes por kilómetro.

2º Para la trasandina, treinta y tres mil pesos fuertes por kilómetro.

3º Para la de Tucuman á Jujui y la de Mercedes á Corrientes, veinte y siete mil pesos por kilómetro.

Art. 6º.—La construccion de esta vías se hará por secciones y la garantía se pagará sobre el capital que cada una represente desde que sean dadas al servicio público.

Art. 7º.—Las cantidades que el P. E.

que se contará desde que se dé principio á los trabajos y que no podrá exceder de tres años para la línea de Corrientes, de seis para la de Buenos Aires á San Juan y de cinco para las demás.

Art. 20.—Los concesionarios que no terminen sus líneas respectivas dentro de los plazos estipulados, pagarán una multa de veinte y cinco mil pesos fuertes por cada mes de retardo, salvo caso fortuito ó fuerza mayor debidamente justificados.

Art. 21.—El P. E. fijará en el contrato de concesion el peso de los rieles para la vía permanente y el tren rodante, y exigirá para las vías de Buenos Aires, de los Andes y del Noroeste wagones especiales para el trasporte de ganado en pié.

Art. 22.—El P. E. deberá inspeccionar por sus ingenieros la construccion de cada una de las vías, y si los concesionarios no se sujetasen en ella á las estipulaciones convenidas ó los materiales fuesen de mala calidad, las estaciones y depósitos sin capacidad bastante, ó el tren rodante insuficiente para las necesidades del tráfico, compelerá á la empresa á suplir las deficiencias, suspendiendo el pago de la garantía hasta que lo haga.

Art. 23.—El P. E. fijará un término de nueve meses desde la promulgacion de esta ley para recibir propuestas sobre todas las vías mencionadas y aceptará á su vencimiento las mas ventajosas.

Art. 24.—Si vencido el plazo fijado por el artículo anterior no se hubiesen hecho propuestas sobre todas las líneas, el P. E. llamará nuevamente á propuestas por las no licitadas, por períodos de seis meses sucesivamente.

Art. 25.—El P. E. solicitará de los Gobiernos de las Provincias por cuyos territorios cruzarán estas líneas, la cesion gratuita del terreno necesario para la vía y estaciones, y lo espropiará por cuenta de la empresa respectiva donde no fuese posible obtenerlo.

Art. 26.—Comuníquese al P. E.

*Ruiz de los Llanos. — De la Vega.
— Gallo.*

pague para el servicio de la garantía las entregará en fondos públicos del 6 p. % de renta y 1 p. % de amortización anual al precio corriente en Londres.

Art. 8º. — Para los efectos de la garantía se deducirá el 50 p. % del producto bruto de la línea, con excepción de la trasaandina, la de Jujui y la de Corrientes en las que se deducirá el 55 p. %.

Art. 9º. — Las cantidades que la Nación pague por garantía le serán reembolsadas por las empresas respectivas en la misma forma, cuando el producto de cada línea exceda del 7 p. %.

Art. 10. — El Poder Ejecutivo durante el término de la garantía fijará las tarifas de todas estas líneas, é intervendrá en ellas después de su vencimiento, cuando el producto exceda del 12 p. %.

Art. 11. — El concesionario de la vía de Buenos Aires á San Juan queda obligado á construir las secciones de Mercedes, San Luis, La paz, Mendoza y San Juan por la traza estudiada por D. Angel G. de Elia.

Art. 12. — Los concesionarios de las líneas quedan obligados:

1º A presentar los estudios técnicos de la traza y pedir la aprobación de esta dentro de los doce meses siguientes á la celebración del contrato.

2º A dar principio á los trabajos de construcción dentro de los seis meses siguientes á la aprobación de la traza; y

3º A depositar, al firmar el contrato de concesión, cien mil pesos fuertes, ó dar fianzas por esa suma, como garantía de ejecución.

Art. 13. — El concesionario de la vía trasaandina presentará un estudio doble por los Pasos de Uspallata y de los Patos.

Art. 14. — El Poder Ejecutivo asociará un ingeniero Nacional á los ingenieros encargados de practicar el estudio y traza de cada vía.

Art. 15. — El depósito de que trata el inciso 3º del artículo 12 quedará á beneficio del Estado, siempre que el concesionario no dé principio á los trabajos dentro de los términos fijados, sin perjuicio de declararse caduca la concesión por el Poder Ejecutivo; y le será devuelto cuando haya introducido ó empleado un valor igual en materiales para la vía respectiva.

Art. 16. — Los concesionarios tomarán por su cuenta y por su costo los estudios y planos que la Nación haya hecho, sobre alguna de estas líneas.

Art. 17. — El domicilio legal de cada una de las sociedades que se formen, será en la República Argentina, en donde se harán efectivos los dividendos de las acciones suscritas en el país.

Art. 18. — Los capitales suscritos para estos ferro-carriles, serán libres de toda contribución ó impuesto, por 20 años.

Art. 19. — Los concesionarios de estas líneas quedan obligados á terminirlas cinco años después de empezados los trabajos de construcción, bajo una multa de veinticinco mil pesos fuertes por cada mes de retardo; y tendrán opción á diez mil pesos fuertes por cada mes que anticipen el cumplimiento de la obligación.

Art. 20. — El Poder Ejecutivo fijará en el contrato de concesión el peso de los rieles para la vía permanente, el tren rodante, y exigirá para las líneas de Buenos Aires, los Andes y del Noroeste wagones especiales para el transporte de ganado en pié.

Art. 21. — El Poder Ejecutivo podrá inspeccionar por sus ingenieros la construcción de cada una de las vías, y si los concesionarios no se sujetasen en ella á las estipulaciones convenidas, ó los materiales fueren de mala calidad, las estaciones y depósitos sin capacidad bastante ó el tren rodante insuficiente para las necesidades del tráfico, compelerá á la empresa á suplir las deficiencias, suspendiendo el pago de la garantía hasta que lo haga.

Art. 22. — El Poder Ejecutivo fijará un término de seis meses desde la promulgación de esta ley, para recibir propuestas sobre todas las vías mencionadas, y aceptará á su vencimiento las mas ventajosas.

Art. 23. — Si vencido el plazo anteriormente fijado para recibir propuestas, no se hubiesen hecho por todas las líneas, el Poder Ejecutivo llamará nuevamente á propuestas, por las no solicitadas, por períodos de seis meses sucesivamente.

Art. 24. — El Poder Ejecutivo solicitará de los Gobiernos de las Provincias, por cuyos territorios cruzarán estas líneas, cedan gratuitamente el terreno necesario para la vía

y estaciones, y lo espropiará por cuenta de la empresa respectiva, donde no fuese posible obtenerlo.

Art. 25. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de sesiones del Senado, en Buenos Aires, a 1° de Octubre de 1872.

MANUEL QUINTANA.

Cárlos María Saravia

Secretario.

El Sr. Ruiz de los Llanos dá cuenta á la Cámara en un extenso informe, de los estudios que ha hecho la Comision, con motivo del proyecto enviado por el Senado y de las razones que la habian inducido á sustituirlo por el que ha presentado y cuya sancion aconseja.

Considera este proyecto como uno de los mas importantes de que se haya ocupado el Congreso en el actual período constitucional, pues, él, ligando por arterias férreas á todas las provincias del interior, que no pueden levantarse, aplastadas por el enorme peso de las distancias y de su propio aislamiento, al ponerlas en contacto con el litoral por un lado y con el Pacífico por otro, hará circular la vida y el movimiento en todo este gran organismo que se llama República Argentina, consagrando para siempre la integridad nacional y asegurándola, en cierto modo, por vínculos de hierro.

Una vez que este proyecto sea una realidad, habrán desaparecido los obstáculos á la fácil y rápida comunicacion de los pueblos y veremos entónces cómo, como por encanto se levantan los ingenios de azúcar, se explotan los ricos minerales de las provincias andinas, se cultiva en grande escala el tabaco, el café, el algodón, el cacao y todas las variadas producciones de que es capaz el fértil suelo de la República y cómo, constituyéndose verdaderamente la industria nacional, derrama por todas partes sus manufacturas, nos libra de ser eternamente tributarios del extranjero y en poco tiempo mas, llega la esportacion á ser una fuente importante de la renta pública y un elemento poderoso de nuestro desenvolvimiento económico.

El orador entra en otras consideraciones generalizando estos tópicos para demostrar la gran influencia civilizadora y política de

los ferro-carriles, como elemento vital é indispensable para el adelanto y la felicidad de los pueblos. Sin ferro-carriles, que es hasta el presente la última espresion de la viabilidad, de la perfeccion de los trasportes, los capitales no se invierten, la poblacion no afluye y donde estos agentes no aumentan y se vigorizan dia por dia, reina la estabilidad, que en este siglo quiere decir atraso.

Establecidas estas ideas generales desciende á examinar en detalle el proyecto cuya sancion aconseja la Comision. Esta se ha decidido á no hacer preceder este proyecto por otro, ordenando estudios previos, porque eso importaria postergar por mucho tiempo la realizacion de este gran pensamiento y porque la Comision ha recojido datos mas que suficientes para calcular aproximadamente el costo de estas obras.

Demuestra en seguida la conveniencia del ancho de la trocha adoptada, que permitirá empalmar las nuevas líneas con las existentes y con las que se construyen en la actualidad, buscando la unidad de la trocha en los ferro-carriles nacionales.

Habla en seguida de la garantía del 7 % que el proyecto acuerda, y considera que ella es indispensable en este caso, que hay que admitirla como una necesidad que se impone á todo país nuevo.

Examina en seguida las diferencias existentes entre el proyecto del Senado y el que ha formulado la Comision de Legislacion. Tres son las principales modificaciones que esta ha introducido, creyendo consultar mejor las conveniencias de la Nacion. La 1ª consiste en una rectificacion á un error cometido por el Senado, que habia legislado hasta Santa Rosa, que esta en territorio Chileno, estralimitando por lo tanto nuestra jurisdiccion; la segunda en reducir algunas cantidades al máximo fijado por la otra Cámara como importe del kilómetro de vía, en presencia de los datos suministrados por el jefe del Departamento de Ingenieros, y la 3ª en aumentar á 9 meses el plazo para comenzar las obras, considerando que los capitales tendrán que venir de Inglaterra.

Termina pidiendo á la Cámara preste su aprobacion á tan importante proyecto, y declarando que la Comision está en aptitudes

de poder dar á su respecto, todos las esplicaciones que se soliciten.

El Sr. Rawson manifiesta que para decidirse á votar en pró ó en contra del proyecto de la Comision, necesita oír esplicaciones y datos exactos, sobre el número de millas que recorrerán estos ferro-carriles, el capital que se invertirá en su construccion, el monto á que subirá la garantía y la suma probable á que ascenderá los intereses y amortizacion de los fondos públicos que segun el proyecto deben entregarse en pago.

El Sr. Ruiz de los Llanos satisface á todas las esplicaciones solicitadas por el señor Diputado Rawson, dando el costo aproximativo de cada una de las líneas á construirse; el término medio de la garantía que segun los cálculos numéricos que leyó no subirá al año de 3 á $3\frac{1}{2}\%$; y la distancia kilométrica que han de recorrer estos ferro-carriles.

En cuanto al servicio de la garantía, la Nacion podrá hacerlo fácilmente, pues, debiendo satisfacerse en fondos públicos del 6 % de interés y 1 de amortizacion, que se estinguen á los 33 años, tiene en realidad 53 años de plazo para abonar los ochenta millones que importará aproximativamente, lo que dá un millon y pico por año.

Agrega que no debe alarmarse el Diputado preopinante por la garantía del 7 % pues algunas de las líneas á construirse producirán ese 7 % desde los primeros dias de su explotacion lo que harán los otros tambien en pocos años.

Demuestra que es mucho mas conveniente y económico para la Nacion, acordar esta garantía que hacer la construccion por su cuenta, pues en este último caso, tendria que contraer un fuerte empréstito en el extranjero, cuyo servicio, agregado á la depreciacion de los títulos, seria mas oneroso, que el pago de esta garantía que nunca llegará al 7 % y que en pocos años, será reembolsada al tesoro público, con las utilidades de estos ferro-carriles.

Con este motivo aduce nuevas consideraciones sobre la importancia de este proyecto, que aparte de su benéfica influencia económica, tiende á consolidar eficazmente la unidad política de la Nacion, obras de tanta

magnitud no pueden llevarse á cabo sin algun sacrificio, pero no debe trepidarse un momento ante ellos, por cuanto son siempre fecundos en bienes para el porvenir.

El Sr. Diputado Rawson acepta en su mayor parte las esplicaciones dadas por el miembro informante de la Comision, y reconoce que la ha encontrado mejor preparada de lo que podia suponer dado el corto tiempo de que ha podido disponer para expedirse en este importante asunto; pero negará su voto al proyecto, porque, crée mas conveniente para los bien entendidos intereses del país y el mejor éxito en la realizacion de este gran proyecto, que encierra un plan de obras tan vasto y de tanta importancia para los destinos futuros de la Nacion, que se hagan previamente los estudios de esta red de ferro-carriles, para proceder sobre datos ciertos y matemáticos y no por cálculos arbitrarios, sin fundamentos sólidos, esponiendo á la Nacion á contraer compromisos que no sabemos cómo podrá atender.

Atribuye al celo patriótico de la Comision y al natural entusiasmo que inspira á sus miembros el progreso del país, los halagüeños resultados que creen producirán estas líneas de ferro-carriles; pero, si no se procede con prudencia, sobre datos científicos exactos, los hechos vendrán á probar, cuan ilusorios son los cálculos con que el señor miembro informante, parece haber seducido la H. Cámara.

El Sr. Diputado Costa manifiesta que votará en general por el proyecto reservándose proponer modificaciones que considera fundamentales en la discusion en particular.

Su objecion principal consiste en creer perjudicial á la Nacion que el pago de la garantía se haga en fondos públicos; piense que es preferible y mas conveniente hacer ese pago en dinero efectivo, pues estando los fondos públicos al 74, el servicio de la garantía en esas condiciones, sería oneroso para la Nacion. Crée tambien, de acuerdo con el Diputado Rawson, que es mas conveniente ordenar los estudios previos, porque darán una base mas seguro á la resolucion que adopte el Congreso.

El Sr. Gelly Obes está tambien en contra del proyecto y llega á calificarlo de poco sério.

El Sr. Ruiz de los Llanos contesta las observaciones aducidas contra el proyecto y considera injusta la calificación hecha por el Diputado Gelly ante la sancion y serios estudios del H. Senado, y el prolijo y detenido exámen que le ha dedicado la Comision de Legislacion. Agrega que los estudios previos son una cuestion de detalle que se resolverá en la discusion en particular, pero que no puede presentarse como un argumento contra el proyecto en general.

El Sr. Rawson pide que se declare libre el debate y una vez así resuelto manifiesta que créese conveniente continúe la discusion, pues la magnificencia y trascendencia de este proyecto ha despertado el mas vivo interés en el país y en materias como estas se descubren nuevas faces á medida que el debate se prolonga.

No piensa como la Comision que estos ferro-carriles darán el 7 % de beneficios en los primeros años de explotacion y créese por el contrario, que la Nacion tendrá que soportar la pesada carga de su servicio, durante todo el tiempo estipulado en el contrato.

Insiste sobre los inconvenientes que traerá para el país, la falta de estudios previos, y de autorizar la construccion de obras de tanta magnitud, sin conocer su costo real. Que en el plazo que se acuerda á los empresarios para dar comienzo á los trabajos, habia sobrado tiempo para verificarse los estudios previos, que son indispensables á la luz de todo criterio científico y de sacar á licitacion la construccion de estos ferro-carriles, pues está universalmente reconocido y demostrado por la práctica, que la licitacion es el sistema mas económico, mas seguro, de mejores resultados y el que mejor consulta los intereses de la Nacion.

Se manifiesta ardiente partidario de los ferro-carriles, como uno de los agentes mas poderosos de la civilizacion moderna y como el único capaz de sacar á las provincias de la postracion en que se encuentran. ¿Pero quién puede asegurarnos que hasta la traza de estos ferro-carriles, sea la mas adecuada, la mas conveniente para beneficiar á las provincias y responder á las necesidades comerciales, económicas y aun estratégicas de la Nacion?

Para resolver con acierto todos estos problemas trascendentes, son indispensables los estudios previos.

Agrega otras consideraciones sobre este punto, deduciendo consecuencias favorables para el crédito del país, de la viva atencion que despertaria en Europa el hecho de que la República Argentina hiciera estudios para la construccion de 2000 y tantos kilómetros de vías ferreas. Termina recalcando sobre los estudios previos, tanto mas necesarios, cuanto que estos ferro-carriles debian ante todo responder á este fin: establecer el equilibrio, bajo todas las faces de la vida de los pueblos, entre las provincias, de la República, lo que es muy difícil conseguir por el vigoroso impulso que día á día adquieren las provincias del litoral.

El Sr. Salva que no acompaña á sus cólegas de Comision en el despacho que han presentado, espone á la Cámara las razones de su disidencia.

De acuerdo en gran parte con las ideas del Diputado Rawson, créese que se obraria mal disponiendo la construccion de diversas líneas de ferro-carriles, tan importantes como costosas, garantiendo la Nacion el 7 % sobre el capital que en esas grandes obras se emplease, sin que antes, esas líneas hubiesen sido estudiadas y conocido, de una manera cierta, el costo de cada una.

Deseando consultar mejor los intereses de la Nacion y de no aventurarla en peligros y compromisos desconocidos, ha formulado el proyecto siguiente:

El Senado y Cámara de Diputados etc.

Art. 1º. — En las primeras sesiones del año próximo, el P. E. dará cuenta al Congreso del resultado de los estudios que se mandan practicar por leyes de 17 de Agosto y 3 de Octubre de 1871, para la construccion de las vías férreas que en dichas leyes se espresa, debiendo acompañar los planos, presupuestos y demas antecedentes.

Art. 2º. — El P. E. mandará practicar inmediatamente por los Ingenieros nacionales, el estudio técnico de las líneas que á continuacion se detallan, para la construccion de vías férreas, sobre la base de la *trocha* de un metro:

1° De la ciudad de Buenos Aires hasta Mercedes (Provincia de San Luis), pasando por Rojas y Junin ;

2° De Chumbicha hasta San Juan, pasando por la Rioja y los Marayes, con mas un ramal hasta la ciudad de Catamarca ;

3° De la ciudad de Mendoza y de la de San Juan, en direccion á San Felipe de los Andes (Chile) hasta el límite de la República, por los pasos de los *Patos* y de *Uspallata*.

Art. 3°.—A medida que se vaya terminando el estudio de las líneas espresadas en el artículo anterior, el P. E. dará cuenta al Congreso de su resultado, adjuntando los planos, presupuestos y demas antecedentes relativos.

Art. 4°.—Autorízase al P. E. para hacer los gastos que demanda la ejecucion de la presente ley, los que se imputarán á la ley de 5 de Agosto de 1870.

Art. 5°.—Comuniquese etc.

M. Salva.

El Sr. Igarzabal funda su voto en favor del proyecto y califica de inoportunas las observaciones de los Diputados Rawson y Costa, mas propias de la discusion en particular.

El Sr. Civil dice que algunos de los argumentos del Diputado Rawson los consideraba incontestables y lo preocupaban seriamente; pero que por otra parte, la Comision habia demostrado con números y sérios estudios las conveniencias generales del proyecto y que se creia en la obligacion de votar en favor del proyecto, por cuanto los Diputados al regresar á sus provincias debian llevarles siquiera esa bella esperanza á sus comprovincianos.

El Sr. Ocantos funda su voto en contra del proyecto porque lo considera preñado de inconvenientes insuperables, habiéndose hecho para combatirlo argumentos que se habian calificado de incontestables.

Que no opinaba como el preopinante que por halagar á sus comprovincianos debia dictarse una ley mala, llevándoseles en vez de progreso y de civilizacion, un presente griego.

Agrega que el proyecto no podia aprobarse, porque ni se conocia su base, ni la cantidad á gastarse, ni la importancia del com-

promiso que se hacia pesar sobre el erario público y que cuando este se declaraba á la faz de la Nacion no podia dársele con conciencia un voto afirmativo.

El Sr. Ruiz de los Llanos contesta las objeciones hechas y agrega nuevos datos y consideraciones en favor del despacho de la Comision.

El Sr. Rawson en vista de la diversidad de opciones vertidas hace mocion para que el asunto vuelva á comision, con el proyecto del Diputado Salva, para que formule otro despacho mas conveniente.

El Sr. de la Vega (B) manifiesta, como miembro de la Comision, que esta no tiene nada que estudiar en este asunto, pues, ha tenido presente ya todas las observaciones que se han presentado en el debate, que no atacan en nada fundamental al proyecto que ellahá presentado.

Con este motivo se estiende nuevas argumentaciones apoyando las ideas anunciadas por el Diputado Ruiz de los Llanos.

El Sr. Elizalde ataca el proyecto de la Comision y apoya la mocion del Diputado Rawson.

Se vota la mocion: si el asunto vuelve ó no á comision y resulta empatada la votacion, entrando nuevamente á debate.

El Sr. Cano no vé conveniencia alguna en que el asunto vuelva á comision: es solamente un medio indirecto de aplazar su resolucion.

El Sr. Villada se espresa en igual sentido.

El Sr. Elizalde dice que la misma gravedad y trascendencia del proyecto aconsejan que él sea nuevamente estudiado.

El Sr. Ruiz de los Llanos declara á nombre de la Comision, que esta no tiene mas estudios qué hacer sobre este asunto, que se ha espedido con convicciones profundas, y que la mocion que se discute no dará resultado práctico alguno, porque la Comision, se espedirá inmediatamente en la misma forma en que ya lo ha hecho.

Votada nuevamente la mocion se rechaza.

En seguida se levanta la sesion. Eran las 12 de la noche.