

# CONGRESO NACIONAL

## CÁMARA DE DIPUTADOS

64ª SESION ORDINARIA DEL 18 DE SETIEMBRE DE 1873

### Presidencia del Sr. CAMPILLO

Vice-Presidente 2º En Buenos Aires, á 18 de Setiembre de 1873, reunidos en su sala de sesiones los Señores DD. del margen, el Sr. Vice-Presidente 2º declaró abierta la sesión. Leída, aprobada y firmada el acta de la anterior, se puso en conocimiento de la Cámara una nota del Presidente del Senado, participando haber insistido aquella en la sancion primitiva que habia dado á los artículos 25, 32, 33 y 34 del proyecto sobre elecciones, habiendo aceptado las demás enmiendas al mismo.

*Sr. Elia*—Me parece que seria conveniente discutir sobre tablas esta comunicacion de la Cámara de Senadores.

El tiempo urge, y esta ley ha durado demasiado. Es la segunda revision de la Cámara

Pellegrini.  
Peñaloza.  
Rawson.  
Recha.  
R. de los Llanos.  
Rosas.  
Rodriguez.  
Saenz Peña.  
Salva.  
Saavedra.  
Soria.  
Soler.  
Sosa.  
Sanchez.  
Tello.  
Teran.  
Uriburu.  
Vega (B.)  
Villada.  
Videla.  
Vega (S.)  
Warcalde.  
Zamora.

CON AVISO.

Presidente.  
Argento.  
Cuenca.  
Donado.  
Moreno (J. Ma.)  
Moreno (J. Mnl.)  
Nougues.  
Zavalla.  
Zavalia.

CON LICENCIA.

Carol.  
Espeche.  
Gutierrez.  
Garcia.  
Zuviria.

de Senadores que viene á la de Diputados, y no tiene objeto el que se pase á Comision.

Por consiguiente, hago mocion para que se discuta sobre tablas. (Apoyado.)

Se votó si se trataba ó no sobre tablas, y resultó afirmativa.

*Sr. Warcalde*—Podria rectificarse la votacion.

Rectificada, resultó afirmativa, entrando en discusion el artículo 25.

*Sr. Secretario*—Este es el primer artículo en que el Senado insiste.

*Sr. Elia*—El de la Cámara de Diputados contenia una cláusula en que decia «y manifestará su contenido» y el Senado insiste en la supresion de esa cláusula.

Se votó si insistia la Cámara

de Diputados está decidida á concurrir en cuerpo á esa ceremonia.

*Sr. Elia*—Bien, pero sin que esa comunicacion importe una censura al proceder del Honorable Senado.

Sin embargo, es muy extraño que el Senado se haya limitado á acusar recibo de una invitacion tan seria y tan solemne como esta.

*Sr. Elizalde*—La razon que tuvo el Senado para proceder así, es que en el Reglamento de esa Cámara, hay un artículo que impide que concorra en cuerpo á ninguna solemnidad.

*Sr. Saenz Peña*—Si la Cámara de Senadores tiene un artículo en su Reglamento que le prohíbe concurrir en cuerpo, es claro que no puede concurrir.

*Sr. Elizalde*—No seria propio que concurriera la Cámara de Diputados y no el Senado.

*Sr. Saenz Peña*—Pero el Senado no puede concurrir como lo acaba de decir el señor Diputado.

*Sr. Ocantos*—¿No habrá algun artículo análogo en nuestro Reglamento?

*Sr. Elizalde*—No lo hay, estoy seguro.

Pero aunque lo hubiera, yo considero que una prescripcion del Reglamento pierde su fuerza ante la voluntad de la mayoría de la Cámara; porque aunque existiese tal prescripcion en el Reglamento, si la Cámara acuerda ir en cuerpo á la inauguracion, eso puede mas que el Reglamento.

*Sr. Montes de Oca*—Está equivocado el señor Diputado, no podria hacerlo sin rectificar el Reglamento.

*Sr. Rawson*—Yo haria mocion para que este asunto pasase á Comision, porque me parece que merece la pena de reflexionar sobre esto.

*Sr. Elizalde*—Podrá hacerse en un cuarto intermedio.

*Sr. Rawson*—Sea en un cuarto intermedio, ó para la sesion próxima.

Podria suceder que la salida de la Cámara en cuerpo, como lo dice el señor Presidente en su invitacion, fuera una derogacion al decoro del cuerpo, una violacion de los princi-

pios parlamentarios que rijen la conducta de todo cuerpo colegiado.

Por eso creo que seria conveniente que este asunto pasase á Comision, para que lo despachara en un cuarto intermedio, ó para la sesion próxima.

*Sr. Elia*—No me opongo á eso.

Votada la mocion del señor Rawson, resultó afirmativa.

*Sr. Presidente*—Pasará á la Comision de Negocios Constitucionales.

Se leyó una nota del Presidente del Senado, pidiendo el pronto despacho de un proyecto sancionado ya por el Honorable Senado sobre enjuiciamiento civil.

*Sr. Gelly y Obes*—Señor, en la Comision Militar no existe semejante asunto.

*Sr. Presidente*—Corresponde á la Comision de Lejislacion.

*Sr. Gallo*—En la Comision de Lejislacion tampoco existe ese asunto.

*Sr. Warcalde*—Por la fecha, no debe estar ya en ninguna Comision; debe estar en el archivo.

*Sr. Ruiz de los Llanos*—No, señor; cuando pasa á Comision un asunto, allí queda hasta que lo despache.

*Sr. Presidente*—La comunicacion del Senado se refiere á un asunto que pertenece naturalmente á la Comision de Lejislacion.

*Sr. Gallo*—No, señor; es de jurisdiccion militar.

*Sr. Gelly y Obes*—Efectivamente, señor Presidente, es de jurisdiccion militar.

*Sr. Elizalde*—En fin ¿en qué quedá este asunto?

*Sr. Presidente*—Pasará á la Comision Militar.

Se pasó en seguida á la órden del dia con la consideracion del despacho de la Comision auxiliar de Hacienda, autorizando al P. E. para contratar con el señor San Roman, por sí y en representacion de la Compañia del ferro-carril de Copiapó, la construccion y explotacion de una vía férrea á través de los Andes.

*Sr. Lopez*—La Comision Auxiliar de Ha-

cienda cree que debe recomendar especialmente á la Cámara la sancion de este proyecto, que acuerda la garantía del 7 por ciento á un Ferro-Carril trasandino.

Yo no diré solamente que este Ferro-Carril es importante; diré que es esencialmente necesario, para que el movimiento comercial se desarrolle entre la República de Chile y la República Argentina.

Mirando este Ferro-Carril bajo el punto de vista general, yo no ocuparé sino muy pocos minutos á la Cámara, porque, en efecto, no voy á tratar de convencer á personas enteramente convencidas de la gran importancia que esta clase de empresas tiene para la República; pero diré que es sumamente necesario, porque sin ese verdadero giro, el comercio interior y exterior de la República no estaria complementado.

Uno de los paises que nos ofrece el mejor modelo á este respecto, apesar de tener dentro de si mismo todos los elementos de grande prosperidad y riqueza, consideró que no tenia el complemento de su situacion mercantil en el mundo sin haber atravesado de uno á otro Océano.

Nosotros tambien, señor Presidente, debemos seguir ese ejemplo, porque en efecto, la República Arjentina, mientras no esté atravesada de uno á otro Océano por vías férreas, no estará completada con relacion á la situacion ventajosa que ocupa en el Mapa Geográfico.

Para probar esta verdad me basta, señor Presidente, decir que colocados entre la Europa y las Repúblicas del Pacifico, nosotros debemos abrírnos un camino no solo para las riquezas de la República al Pacifico, sino pará los productos del Pacifico para la Europa, porque de ese modo se hace la República el centro y la base verdadera de la civilizacion, y toma la importancia y rango que le corresponde en medio de las naciones civilizadas y comerciales del mundo.

Esta vía, señor, es perfectamente útil. Sabido es que el Interior de nuestra República tiene producciones que son de suma impor-

tancia para los pueblos del Pacifico; sobre todo, para los paises del Norte del Pacifico,— la produccion de ganados, la produccion de tabacos, la produccion de trigos, la produccion de metales, están de tal modo combinadas entre sí que necesitan penerse en un completo giro y movimiento.

Señor: la República Arjentina produce una gran cantidad de tabacos que todos ván al Norte de Chile; la República Arjentina produce una gran cantidad de ganados, que todos ván al Norte de Chile; entre tanto, Chile produce minerales en todos aquellos distritos que nosotros sostenemos, porque están en carencia completa de alimentos, á terminos que los mismos valles del Sud de Chile que producen cereales, empiezan á ser completamente impotentes para llevar este alimento á la parte Norte del Perú. Porque en efecto, señor Presidente, habiéndose aumentado muchísimo lá poblacion del desierto de Atacamá á causa de haberse descubierto allí grandes riquezas minerales, lo que ha traído una poblacion exhuberante; y ha sucedido tambien, á la vez, que en el Pacifico, se ha centuplicado la poblacion de una manera sorprendente, especialmente en las costas del Perú, de lo cual resulta que la espedicion á Chile de cereales tiene un precio enorme en el Pacifico, y un precio mas enorme todavia que en el Pacifico, en los distritos mineros de las cordilleras. De manera, señor Presidente, que todos los ricos mineros de Chile, acuden á las Provincias de Catamarca y Tucuman, que son tan fértiles como se sabe, que producen calidades de cereales mucho mas notables y muy superiores á las mismas del Pacifico, para abastecerse.

Nosotros necesitamos pues, un camino que á la vez que lleve los cereales de la Rioja, Catamarca y Tucuman, como los tabacos y demás artículos, nos lleve tambien los ganados, mulas, etc. al Pacifico.

Señor Presidente: el comercio de mercaderias europeas tambien tiene una gran importancia en esta via. Nosotros sabemos que por circunstancias desfavorables del puerto de

Buenos Aires, las Provincias mas lejanas del Litoral, tienen grandes costos y grandes pérdidas por el modo de recibir sus mercaderías; ellas, pues, tienen un gran interés en abrirse una vía al Pacífico para trasportar sus productos y proveerse de todos los elementos y útiles que necesitan para enriquecer su misma agricultura.

Ahora bien, señor Presidente, como toda línea, que ha de poner en contacto fuentes de riqueza, ha de contribuir necesariamente á aquello que constituye la riqueza mercantil, que es á poner en cercanía (permitáseme la frase) la fuente y el mercado; siendo nosotros á la vez, fuente y mercado, tenemos grande interés en ponernos inmediatamente en contacto para que los valores en los pueblos del Interior sean muchísimo menos en cuanto al consumo, y á la vez, que esas fuentes de producción sean mas ricas y puedan llevarse esos productos á los mercados del Pacífico, que tanto los necesita.

Por esta razon, señor Presidente, tomando el proyecto bajo su aspecto comercial, es de una incontestable utilidad. Sé, señor Presidente, todas las objeciones que se pueden hacer á esta especie de entusiasmo que ha entrado en la República Argentina por las grandes vías férreas; pero estoy muy lejos de participar de ellas, y hasta cierto punto me parecen estrechas, porque puedan tender á contrariarlo;—por el contrario, yo entiendo, señor, que está en nuestro temperamento, ó mas bien, que está en nuestra posición geográfica que favorezcamos de una manera especial esta clase de vías, porque el interés comercial en el país, es tan vital como lo es el interés político que no pueden desatenderse.

Todos sabemos, Sr. Presidente, que el poder de los Estados-Unidos respecto de las Naciones europeas, no ha sido tanto el del ejército y armamentos marítimos que tenia, sino que su poder es debido al poder de su industria y comercio. Durante mucho tiempo todos los países han sido impotentes delante de los Estados-Unidos; y ¿por qué? porque no podían mover ni una sola fábrica como los

Estados-Unidos, por ejemplo, en la confección del algodón, y ante el peligro de carecer de este artículo de primera necesidad, todos los Poderes del mundo se sometían á la voluntad de los Estados-Unidos, que era mas que un rey, precisamente porque se llamaba el rey del algodón.

Señor Presidente: si aplicamos esta situación en que estamos respecto de los pueblos del Pacífico y quizá de algunos otros; si consideramos la inmensa fertilidad de nuestro territorio para producir cereales y alimentos carnívoros, que son tan necesarios para nosotros respecto de las clases trabajadoras, veremos que somos la única República que está situada en Sud-América que puede hacer esta clase de abasto: la República cercana, Chile, no puede dar ganados para alimentar su gran población, por fuerza misma de la riqueza del territorio, porque sus industrias no son de aquellas que pueden producir esta clase de productos. Muy bien. Nosotros, pues, podemos hacerles una necesidad completa de todos nuestros alimentos, y esto nos haría perfectamente fuertes, perfectamente establecidos, diré así, respecto de las relaciones para con ellos en razon del alimento con que hemos de dar vida á su población.

Esta me parece, señor Presidente, que es una consideración vital para ver la importancia de esta vía. Yo entiendo, pues, que una vez que la necesidad se haya establecido de esta manera y que en el Pacífico hayan hecho de nosotros los que han de surtir sus mercados con ganados y animales de carga, y tambien de cereales, habremos hecho una gran conquista. Parecerá extraño que yo diga esto respecto de Chile, donde los cereales han sido uno de los productos mas notables; sin embargo, es preciso tener presente que todos los mercados del Norte del Pacífico están careciendo de artículos de esta clase, á términos que se puede calcular en un 15 ó 20 por ciento la suba, precisamente porque ya son escasas las producciones de Chile para llenar las necesidades de aquel mercado. En este sentido, pues, entiendo yo que la vía ofrece to

das las ventajas comerciales y políticas que se pueden desear.

No diré mas, Sr. Presidente, no entraré á analizar menudamente los detalles ventajosos y los cálculos que se pueden hacer sobre esta via tanto en ganados como en frutos, mercancías, pasajeros y minerales; pero diré solamente que es preciso poner nuestra vista en la situacion especial de la República.

Conozco, Sr. Presidente, y conozco por interés propio por algunas explotaciones que se han hecho en la Provincia de Catamarca, que una de las minas mas ricas de cobre que se puedan conocer en el mundo, se ha agotado, y se han consumido inmensas cantidades de dinero, apesar de la riqueza que ha producido en cerca de 15 años, nada mas que para pagar el costo ó capital insumido en la leña y trabajadores. En una palabra, todo lo que se ha sacado ha sido poco para pagar los gastos.

Asi pues, señor Presidente, estando esta mina, que es de las mas antiguas, en esta condicion, estando en el distrito de Famatina muchas otras minas nuevas, que no producen menos ventajas, y que si bien están en inferiores condiciones, pueden explotarse, sino hacemos esfuerzos para que se ponga este distrito en comunicacion con los grandes centros de comercio, considero que todas las riquezas de esas minas no servirían sino para agotar sus productos.

Señor Presidente: (quizá iba á decir que he tenido la fortuna de ser emigrado en el año 41, porque la tuve en realidad al abandonar este pais por las circunstancias en que se encontraba) siendo muy jóven, el destino me llevó precisamente á esos lugares de que ahora hablo. Conozco este camino de Vinchina á Copiapó y me consta que no hay uno solo de aquellos graves inconvenientes que puedan oponerse á una via completamente fácil; es un camino que solo se compone de lomas en general, no hay una sola cuesta áspera que oponga ninguna dificultad á la realizacion de este trabajo; ellos están única y exclusivamente al otro lado de las cordilleras, donde

los cerros se precipitan; pero desde los llanos de Chilecito hasta la línea argentina, que es la que nosotros tenemos que garantizar, no hay un solo inconveniente sério; son puras lomas fáciles, por donde pasan los ganados sin peligro. Yo lo he pasado en una sola mula sin que se haya echado ó caído una sola vez, la cual fui á dejar en las quebradas de Copiapó.

Por consiguiente, señor Presidente, como he dicho, no es mi ánimo convencer á convencidos: á este respecto lo único que he pretendido es llamar la atencion del Congreso sobre la especialidad con que se presenta este camino y las ventajas que se reportarian de una via que arranque del punto establecido en la ley general de Ferro-carriles y que se llama Toloralejos.

La empresa se aviene á todo esto. Me consta tambien, señor Presidente, que son personas serias de alta reputacion comercial los que están á la cabeza de esta empresa en Chile, y me bastaria nombrar al empresario del Ferro-carril á Copiapó, que es uno de los capitalistas mas fuertes de aquellos distritos y una de las personas mas respetables en el comercio, á quien he conocido personalmente. Y yo creo, señor Presidente, que con todas estas ventajas, el Congreso no tendria ninguna clase de embarazo en sancionar esta ley.

Yo iba á decir mas, iba á decir que leyes de este género están en el temperamento social y político de nuestro pueblo. Si nosotros hubiésemos obedecido á la prudencia que cuenta los centavos y que se retrae de las grandes empresas, considerando enormes los gastos que han de tener, hubiéramos permanecido estacionarios y atacado el temperamento mismo de nuestro pais.

Nosotros no podemos decir hoy: basta de caminos, cuando los caminos se presentan bajo semejante perspectiva; este camino tiene que hacerse, porque está reclamado por nuestras tradiciones, producciones y temperamento. Si nosotros hubiéramos sido prudentes, durante la revolucion y guerra de la Independencia, estaríamos todavia bajo la dependencia de España; y hace poco recien que

nosotros nos consideramos fuertes para hacer estos grandes trabajos que llevarán nuestro nombre y nuestra personalidad política á las Repúblicas inmediatas, haciendo un esfuerzo para presentarnos grandes como lo hicimos en otro tiempo cuando vencimos á la España.

Yo digo que ahora siguiendo nuestra tradicion y nuestros antecedentes debemos llevar nuestra personalidad y civilizacion, asi como en otro tiempo llevamos nuestras armas y la libertad á todas esas Repúblicas, haciéndolo por medio de Ferro-carriles.

Además, Sr. Presidente, este camino no tiene, como se podria suponer, un gran costo; su mayor estension es lo único que se garante, que es de mil quinientos kilómetros,—lo que apenas daria una garantia de setecientos y tantos mil pesos, que considerando datos estadisticos, de que creo inútil hablar, porque corren recopilados en un folleto bastante exacto que se ha presentado, dán una ventaja enorme, y medios de reemplazar muy pronto las primeras entregas que se hagan de esa garantía. Por todas estas razones, considero que el proyecto merece la inmediata aprobacion del Congreso. He dicho.

Puesto á votacion el proyecto en general, resultó aprobado. Púsose en seguida á discusion el art. 1.º

*Sr. Ruiz de los Llanos*—Seria conveniente que la discusion y votacion de este artículo se hiciera por bases, pues él comprende muchas, cada una de las que importa un artículo.

*Sr. Outes*—No hay dificultad; la Comision acepta ese modo de proceder.

Limitóse la discusion del artículo á la base 1.ª

*Sr. Cano*—Yo creo que en este artículo se puede hacer una pequeña agregacion, y es que como en él se establece la Punta del Negro como punto de partida, convendria para el caso en que no se llevasen á efecto las propuestas del ferro-carril de Totoralejos á San Juan, autorizar á esta misma empresa para que completase esa seccion, con lo que que-

daria completamente unido este ferro-carril á el de Córdoba á Tucuman.

*Sr. Outes*—La Comision al proyectar este dictámen, ha tenido en cuenta la ley general de ferro-carriles del año pasado, y ha tenido presente que en esa ley se establecia la línea de Totoralejos á San Juan, y por eso ha tomado como punto de arranque la Punta del Negro, que está sobre esa línea y que parece ser mejor que el punto que indica el señor Diputado, porque lo que se llama Totoralejos, está situado sobre las Salinas y es muy probable que ese punto de arranque se abandone por la circunstancia que he enunciado.

Por esa consideracion, á la Comision le ha parecido mejor designar la Punta del Negro, como punto de arranque. Ha tenido además en cuenta que ya existe decretado un camino de Totoralejos á San Juan sobre el cual se han hecho varias propuestas y que es probable se lleve adelante.

*Sr. Cano*—Yo decia condicionalmente para el caso en que no se llevara á efecto ó que no se aceptaran las propuestas hechas, que se autorizara á esta empresa para hacer esta pequeña seccion, para ligarlo asi con el ferro-carril de Tucuman, porque tengo entendido que las propuestas que hay sobre la línea de Totoralejos no son formales.

*Sr. Alcorta*—En ese caso puede llamarse á nuevas propuestas y entonces se realizará la línea.

*Sr. Olmos*—Yo me adhiero completamente á la indicacion hecha por el Sr. Diputado por Catamarca, porque creo que el ramal que partirá de Totoralejos hasta la Punta del Negro y pasará por Marayes hasta San Juan, es una línea que no se ha de practicar, porque no responde á interés positivo ni conocido en el pais. En primer lugar esa línea tiene que atravesar un territorio completamente desierto para ir á San Juan, sin tocar en ninguna poblacion, ni comercial, ni agricola, ni productora, en ningun sentido.

Además me parece que el Sr. Diputado teme lo que yo tambien temo, y es que en el inconveniente de una línea que no se ha de

practicar, quede anulada la idea de hacer un ferro-carril partiendo de la Punta del Negro que vaya hasta Chile, en lugar de partir desde Totoralejos, que es de donde debiera partir, porque entiendo que sobre esa línea nadie vá á hacer propuestas.

*Sr. Alcorta*—Se han hecho ya, y le voy á decir el precio del kilómetro; este ha sido propuesto á 16,500 pesos fuertes, y no hay razon para dudar de la respetabilidad de los proponentes que se han presentado para la construccion de esa línea.

*Sr. Olmos*—No tengo duda ninguna, porque no tengo el honor de conocer á los proponentes; pero creo que puedo augurar un mal negocio, porque la garantía no es un buen negocio; es necesario que la línea se sostenga con los trasportes, á no ser que se contenten solo con la garantía.

*Sr. Alcorta*—Quizá se contentarán con la del 7 por ciento, pues hay tres propuestas.

*Sr. Ruiz de los Llanos*—Yo me he de oponer á la agregacion indicada por el Sr. Diputado por Catamarca; yo no creo que este ferro-carril no responda á ningun objeto; creo que responde á un gran objeto, tanto político como comercial: este ferro-carril es la única via férrea que unirá á las Provincias de Cuyo con las del Norte, que de otra manera quedarían completamente desligadas, vá á servir así de complemento á la red de ferro-carriles que se ha trazado por el Congreso, cuando se han sancionado las cinco grandes vias que se sancionaron en las sesiones del año próximo pasado.

Creo que él responde tambien al interés comercial, en una escala relativamente grande, si tomamos en consideracion la importancia comercial de nuestras provincias del interior.

Este ferro-carril, en efecto, como deben recordar los señores Diputados que piden esta agregacion, no vá á unir simplemente Totoralejos á San Juan, vá á unir por medio de ramales, Totoralejos á Tucuman y Córdoba, puesto que es un punto sobre la línea férrea que irá de Córdoba á Tucuman.

Vá á unirse con Catamarca, la Rioja y San Juan, quedando así las Provincias de Cuyo, reunidas con las del Norte.]

Indudablemente los intereses comerciales no son muchos por ahora; pero se despertarán con la via férrea en una escala poderosa.

Además es necesario tener en cuenta que este ferro-carril atravesará terrenos mineros que hoy no producen nada; pero que producirán mucho sirviendo así de alimento á la via. Por eso, y por las razones que han aducido algunos miembros de la Comision, de que hay propuestas para esta via, y no una, sino varias, creo que no debe admitirse esta agregacion. Además, sino he entendido mal al miembro informante de la Comision he oido que la empresa que se encarga de la construccion de este ferro-carril en caso de no hacerse el ferro-carril de Totoralejos á San Juan, hará ramales que unan ese ferro-carril con el de Córdoba á Tucuman y que unan ese ferro-carril á la capital de Catamarca y á la de la Rioja.

Eso mismo se nos dice en el folleto á que ha aludido el señor miembro informante de la Comision. Por las razones brevemente espuestas creo que no debe admitirse lo propuesto por los señores Diputados por Catamarca.

*Sr. Cano*—No se ha propuesto que se derogue la ley de ferro-carriles.

*Sr. Ruiz de los Llanos*—No he dicho que se haya propuesto eso.

*Sr. Cano*—Por las razones que ha espuesto el señor Diputado, parece que ha tratado de sostener eso.

No se trata de destruir esa ley; únicamente se ha hecho una indicacion para que en el caso de que no fueran aceptadas las propuestas hechas ó no se llevasen á efecto por los proponentes, lo hiciera esta empresa.

*Sr. Ruiz de los Llanos*—No me parece digno del Congreso que se ponga en el caso de que no se cumplan sus leyes. Sobre todo hay propuestas.

*Sr. Cano*—En prueba de eso, es que se

pone en el caso de pagar una garantía de ciento y tantos mil fuertes.

*Sr. Vega (D. B.)*—Yo creo que ha de satisfacer á mis honorables cólegas, los Diputados por Catamarca, una observacion que acaba de hacerse y que en mi concepto es bastante seria; el Congreso no puede ponerse en el caso de que no se cumplan sus leyes.

Por consiguiente, no creo que el Congreso mismo pueda decir que él mismo vá á faltar al compromiso á que ya está ligado. La liga de que se trata aquí, es de un Ferro-carril trasandino, con un precio especial por el hecho de ser trasandino, y la prolongacion de esa línea no puede ser por el mismo precio, porque se vá á contratar la línea trasandina. Si la eventualidad que temen los Sres. Diputados se realizara, á su tiempo vendria la oportunidad de atenderla, por medio de una ley posterior, si llegara el caso de cumplir el contrato á que se refieren las propuestas que están pendientes. Y si llegará á suceder que la empresa no cumpliera sus obligaciones respecto del Ferro-carril de Totoralejos á San Juan, entonces vendria el caso de que el Congreso dictara otra ley autorizando á esta misma empresa para hacer el ramal.

Por consiguiente, esto puede hacerse el año que viene ó el año siguiente, sin necesidad de introducirlo en esta ley.

*Sr. Villada*—Pido la palabra para pedir que se vote el artículo de la Comision que está en discusion, y en seguida la adicion que ha propuesto el Sr. Diputado por Catamarca.

*Sr. Cano*—No habia hecho mocion sobre eso, habia hecho la indicacion para que la Comision la aceptase si le parecia bien; sino la acepta no insisto.

*Sr. Villada*—¿La ha retirado entonces?

*Sr. Cano*—No he hecho mocion, Sr. Diputado.

Votado el art. 1º fué aprobado, lo mismo que se aprobaron en seguida desde la base 1ª hasta la 3ª inclusive, leyéndose la 4.ª

*Sr. Olmos*—Voy á pedir una pequeña explicacion á la Comision. ¿No le parece que seria mejor fijar el máximun de 20 mil pesos

por kilómetro? Porque he notado que para líneas que tienen que recorrer territorios llanos se les dá la garantía sobre 20 mil pesos por kilómetro.

*Sr. Alcorta*—El interesado se ha conformado con 18 mil pesos, él proponia 20,000; pero habiéndole mostrado una carta de los Ingenieros que han estudiado esa línea, se ha conformado con 18,000 pesos fuertes por kilómetro.

*Sr. Vega (D. B.)*—Quizá no es prudente el haber descendido al último término de la subvencion.

Estos estudios no han sido todavia formalmente hechos, y la misma ley dispone que se vuelvan á practicar los estudios y que se presenten á la aprobacion del Poder Ejecutivo ó del Congreso. Quiere decir que puede haber equivocacion y que puede hacerse una propuesta demasiado lijera.

El empresario ha propuesto 20,000 pesos, sin duda calculando ciertos errores que pueden haber sufrido en los estudios, y á fé que es una via demasiado larga, cuyos estudios pueden prestarse á equivocaciones. Segun he podido saber por informes del mismo proponente á quien he hablado varias veces sobre esta empresa, si se limita á eso el máximun del costo, seria estrecharlo demasiado. Él habia propuesto 20,000 fuertes, porque lo creia mas prudente, sin embargo de que los Ingenieros fijaron 18,000 pesos fuertes, pero como he dicho, no es un estudio serio como el que se tiene que hacer para una obra de esta clase.

*Sr. Alcorta*—Esta compañía ha hecho los estudios suficientes para fijar el costo de la via; el estudio de que se habla en esta ley es el estudio de la traza.

Yo creo que la Cámara no debe acceder á lo que solicita el Sr. Diputado, de aumentar el precio, puesto que el proponente es el mejor juez de esto. Quiere decir que si costara algo mas recibirá un interés menor; pero el proponente no ha puesto grandes dificultades sobre este punto. Hemos visto una carta de los Ingenieros en la que opinaban que podia



hacerse por 18,000 pesos fuertes el kilómetro; pero suponemos que los Ingenieros se pusieron delante de las eventualidades que podían sobrevenir, y que en vez de poner 17 ó 18 mil pesos, que es lo que calcularon que costaría el kilómetro, pusieron 20,000 en vista de las eventualidades.

Por otra parte, se sabe que los proponentes que solicitan esta garantía generalmente exageran el precio por kilómetro, porque van buscando ganar mas del 7 por ciento.

Yo creo que por eso no debe aceptarse la modificacion.

*Sr. Vega (D. B.)*—Yo no he de hacer oposicion; habia querido indicar simplemente esto, por que me parecia racional, tanto mas cuanto que se trata de una empresa que se presenta de un modo sério.

*Sr. Alcorta*—Por eso mismo que se presenta de un modo sério, no deben los representantes de ella haber aceptado tan lijera-mente la disminucion.

*Sr. Vega (D. B.)*—Yo voy á votar con la Comision tambien y no me he de oponer.

Votado el artículo de la Comision fué aprobado.

*Sr. Presidente*—Invito á la Cámara á pasar á un cuarto intermedio.

*Varios Sres. Diputados*—Podríamos concluir.

Se pasó á cuarto intermedio.

Vueltos á sus asientos los señores Diputados, continuó la sesion.

*Sr. Elizalde*—Me voy á permitir decir algunas palabras respecto del encargo que se ha hecho á la Comision de Negocios Constitucionales sobre la nota del P. E.

Me parece que no se interrumpe la unidad del debate con ocuparse de este asunto, porque parece que fué acordado que la Comision se ocupara de este asunto durante el cuarto intermedio para tratarlo en seguida.

Bien, señor Presidente, la Comision de Negocios Constitucionales se ha ocupado atentamente de la nota del P. E. invitando á la Cámara para que, en cuerpo, asista el 24 del cor-

riente á la inauguracion de la estatua del General Belgrano.

La Comision cree que se llenaria el propósito del P. E. nombrando una Comision de su seno, compuesta del señor Presidente de la Cámara y cuatro de sus miembros, que la representen en este acto, y declarándose feriado para la Cámara ese dia, lo cual se participaria al P. E. y á la Honorable Cámara de Senadores.

La Comision cree que con eso se llenarian los propósitos del P. E., porque efectivamente, tal vez ofreceria alguna dificultad el acto de concurrir á una plaza pública, donde no habria un lugar destinado espresamente á los miembros de esta Cámara.

*Sr. Elia*—Como yo fui el autor de la mocion que ha motivado el informe que acaba de dar el señor Diputado por Buenos Aires, debo decir con franqueza que no he tenido en cuenta los inconvenientes que ocasionaria una concurrencia tan numerosa como la que habria el dia de la inauguracion de esa estatua.

Por esta consideracion retiro la mocion que hice anteriormente, y me adhiero á la opinion de la Comision, que es que se nombre una Comision que represente á la Cámara.

Se votó si se aceptaba el dictámen que proponia la Comision, y resultó afirmativa.

Se pasó á la consideracion de la base 5<sup>a</sup> del artículo 1.º

*Sr. Rodriguez*—Yo propondria á la Comision que aumentara el término que fija esta base para los estudios.

Yo temo que este término sea poco, y que tal vez, por inconvenientes que no puedan superarse, la empresa vaya á fracasar.

*Sr. Alcorta*—¿Hasta cuando propone el señor Diputado?

*Sr. Rodriguez*—Seis meses mas.

*Sr. Vega*—(D. B.) Podria ponerse como para los demás, 20 meses; es decir, para prin- cipiar los estudios, tres meses, y para ejecutar los trabajos . . . . .

*Sr. Alcorta*—Parece muy extraño que se vaya mucho mas lejos que lo que van los interesados.

Ellos piden tres meses ; les damos cuatro. Y todavía quieren que les pongamos veinte meses.

Yo creo que la República Argentina ganará millones por cada mes que se adelante en la construcción del Ferro-Carril.

*Sr. Vega (D. B.)*—En esta materia, como en todas, cada uno de los Diputados procedemos segun nuestro propio criterio al hacer las observaciones que hacemos.

Aunque el interesado crea que en trece meses podrá dar principio á los trabajos. . . .

*Sr. Alcorta*—Doce meses.

*Sr. Vega (D. B.)*—Cuatro y nueve son trece.

*Sr. Alcorta*—Dicen tres meses.

Ahora, la Comision ha creido que esto podria prestarse á un abuso: que podria estar sin celebrar el contrato, y ha dicho:

Cuatro meses despues de promulgada la ley.

*Sr. Vega—(D. B.)* Decia, pues, que cada uno procede segun sus convicciones, y por eso es que hacia esta observacion.

En primer lugar, en todas las leyes de esta clase, los términos que se han fijado corren desde la fecha del contrato, como debe ser.

En segundo lugar, en todos los contratos de esta clase se ha dado el término de veinte meses, y aunque no fuera mas que para seguir un principio de uniformidad y equidad, bien deberiamos acordar este plazo á esta empresa.

*Sr. Costa*—Es un año lo que se ha acordado.

*Sr. Vega (D. B.)*—No señor; veinte meses para principiar los trabajos.

*Sr. Costa*—En algunos.

*Sr. Vega (D. B.)*—En la ley anterior de Ferro-Carriles, recuerdo que si no es veinte meses, es mas.

Sin embargo, no he de hacer discusion.

Hacia estas observaciones porque creia que con este término tan corto, seria imposible que los empresarios realizaran este camino.

*Sr. Alcorta*—La Comision tiene el deber de obtener de los solicitantes las mejores ventajas posibles.

Estos proponentes pedian doce meses, y la Comision les acuerda trece.

*Sr. Vega (D. B.)*—¿Entonces la Comision acepta los veinte meses?

*Sr. Outes*—Seis meses si, pero no veinte meses.

*Sr. Elizalde*—Y nueve meses para principiar los trabajos, son quince.

*Sr. Outes*—Con respecto á esta base, me encuentro en disidencia con la mayoria de la Comision.

Yo creo que debe contarse el plazo desde la fecha del contrato, y no desde la fecha de la promulgacion de la ley.

Creo que esta ley no es un contrato, mientras no se haya estendido la escritura pública.

Se comprende que no se pueden mandar hacer los estudios antes de celebrarse el contrato, y entonces yo creo que debe ponerse mas bien que el plazo principiará á correr desde la promulgacion del contrato.

*Sr. Lopez*—Efectivamente, señor Presidente, hay disidencia en la Comision respecto de este punto.

Yo tambien creo que debe tomarse por punto de partida el dia de la celebracion del contrato.

Los que sostienen que el plazo debe empezar á correr desde el dia de la promulgacion de esta ley, dicen que si se fijara desde el dia de la celebracion del contrato, el empresario podria alargar indefinidamente la celebracion de ese contrato, para tener así mayor plazo para hacer los estudios.

El empresario no podrá abusar de esa ventaja, porque el P. E. le exigiria la celebracion de ese contrato dentro del plazo ordinario.

Mientras tanto, si establecemos que el plazo correrá desde la celebracion del contrato, salvamos de este modo al empresario de los mil inconvenientes que podrian surgir, y que quizá harian imposible que pudiera principiar los trabajos dentro del plazo fijado, si ese plazo corriera desde la promulgacion de la ley.

Ahora, si acordamos mas tiempo que el

que nos pide el empresario, seria ir mas allá de donde debemos ir. No es posible acordar mayores plazos que los que el empresario cree suficientes, porque en la construccion de esta linea, están interesados, tanto la renta como el público.

*Sr. Elizalde*—Entonces propongan los señores Diputados la redaccion, para dar forma á su pensamiento.

*Sr. Outes*—En lugar de decir. *desde la promulgacion de la ley*, decir: *desde la fecha d ela celebracion del contrato*.

*Sr. Lopez*—*Los estudios de la linea serán emprendidos á los cuatro meses despues de la celebracion del contrato*.

*Sr. Vega*—(D. B.) Pero se ha aumentado á seis meses.

*Sr. Lopez*—Pero eso era despues de promulgada la ley.

*Sr. Alcorta*—¿Por qué no se vota como lo propone la mayoría de la Comision?

Despues, si fuera rechazado lo que propone, entraria la modificacion de la minoria.

No se puede decir que es la mayoría de la Comision la que propone que el plazo corra desde la fecha de la celebracion del contrato, porque no somos mas que tres miembros presentes, y puedo decir que dos son la mayoría.

Votada la base como la proponia la mayoría de la Comision, fué rechazada, aceptándose en seguida lo que proponian los señores Lopez y Outes.

Fueron aprobadas sin discusion las bases 6.ª y 7.ª

En discusion la 8.ª

*Sr. Teran*—Desearia saber de la Comision si el empresario es el que ha pedido un 45 por ciento para gastos de explotacion.

*Sr. Alcorta*—Es él.

*Sr. Teran*—Entonces no tengo que hacer observacion ninguna.

Votada la base resultó aceptada.

La base 9ª fué tambien aceptada sin discusion.

Se aprobaron las bases 10 y 11. En discusion la base 12.

*Sr. Gallo*—Desearia saber de la Comision

si está incluida tambien esta cantidad en la propuesta.

*Sr. Alcorta*—Sabiendo la Comision que él habia recibido cartas de Chile de las personas á quienes representa, que le decian que podia ir hasta un millon de duros prévia consulta á sus comitentes, fijó esa cantidad que bajo el punto de vista de los intereses de la Nacion, concilia la mayor garantia posible.

Votada la base 12 resultó afirmativa. En discusion la base 13.

*Sr. Guastavino*—Pido la palabra para proponer una lijera modificacion en esta parte al tenor del articulo 13, en estos términos: «y lo será doble cuando haya introducido los materiales para la linea, ó un valor igual,» porque una cantidad está empleada desde el momento que está entregada, y segun esto debe entregarse la garantia de doscientos mil duros desde el momento mismo en que la empresa pruebe que ha comprado en una casa de Lóndres, por ejemplo, los rails necesarios para tantas millas de camino.

*Sr. Alcorta*—La Comision acepta, por mi parte no tengo inconveniente: «cuando haya introducido un valor igual en rails para la via.»

*Sr. Argento*—Aqui seria conveniente poner lo mismo que se puso respecto del otro proyecto de ferro-carril: «los materiales servirán para el objeto de la garantia.» Esto se puso en el proyecto de ferro-carril del gran Chaco, y serviria para la mejor inteligencia de este articulo.

*Sr. Costa*—A mi me parece demasiado tirante para la empresa exigir que deposite doscientos mil duros, y que además de ese depósito se exija que haya introducido materiales por un valor igual.

En este negocio de caminos de fierro, señor Presidente, los materiales se introducen mucho tiempo despues que las obras han empezado, y cuando se han gastado ya grandes cantidades: eso lo vemos en el camino que se hace ahora de Córdoba á Tucuman; se ha hecho ya una gran estension de terraplenes, y sin embargo no ha venido un solo rail al

pais. Esto se sabe; seria inútil aglomerar materiales cuando todavia el terreno no está pronto para recibirlos.

En este negocio, señor, cuando una empresa principia á gastar seriamente, es señal de que ya todo está realizado y no hay ninguna duda de que se llevará á cabo.

Cuando estos negocios se presentan en el mercado de Lóndres, segun la esperiencia que tengo, se presentan hasta los contratos de construccion, y una vez que están aceptados, ya el negocio es una cosa realizada, porque el capital está pronto é indudablemente la obra se llevará á cabo.

Asi me parece que bastaria que se dijera: «cuando la empresa haya invertido en terraplenes y materiales una cantidad igual al depósito» De este modo se le eximirá de una carga tan pesada.

*Sr. Argento*—¿A beneficio de quien?

*Sr. Costa*—A beneficio de nadie.

*Sr. Argento*—Desde que se declara que pertenece al Estado.

*Sr. Guastavino*—Está equivocado el señor Diputado por Santa-Fé. Hay dos casos únicos en que tiene lugar esto; cuando se inicia el estudio en el término designado por el contrato, y cuando no se emprenden los trabajos de la via en el término designado por el contrato tambien. La ejecucion del contrato no está penada.

*Sr. Gallo*—La rapidéz con que se ha sancionado la base 13 de este proyecto no me ha permitido fijarme bien en los términos en que está concebida. Veo que en esta base se establece que el depósito quedaria á favor del Estado. (leyó) ¿Y sino lo concluye en el término fijado? Desearia saber de la Comision si es que en este caso deberia pagarse la multa tambien.

*Sr. Guastavino*—Hay una multa de 25.000 fuertes.

*Sr. Costa*—En la última parte habria alguna dificultad, señor Presidente; podria ponerse: «cuando justifique haber empleado en terraplenes, materiales, etc.»

*Sr. Alcorta*—Puede votarse como se ha leído.

*Sr. Presidente*—Se vá á votar tal cual lo proponia la Comision.

*Sr. Argento*—Creo que ha aceptado la Comision una adicion igual á la que se puso respecto al proyecto de ferro-carril Gran Chaco, para mayor intelijencia del artículo.

Se volvió á leer.

*Señor Alcorta*—Que se vote como se ha leído.

Votada la base resultó afirmativa.

*Sr. Teran*—Podia rectificarse la votacion.

*Sr. Guastavino*—Pido la palabra, señor Presidente.

*Sr. Alcorta*—Está cerrado el debate.

*Sr. Guastavino*—Por que yo iba á demostrar que era innecesaria esa adicion...

*Sr. Alcorta*—Puede hacerse la rectificacion que se ha pedido.

*Sr. Presidente*—Se vá á votar si se aprueba ó no la base que se ha leído.

Votada resultó afirmativa de 30 votos contra 18.

Se aprobaron las bases 14 y 15.

En discusion la base 16.

*Sr. Goyena*—Pediria que se votara por partes, siendo la primera parte hasta las palabras «cada mes de retardo.»

Votada esta parte de la base resultó afirmativa. Votado el resto, resultó afirmativa.

En discusion la base 17.

*Sr. Gallo*—Pido la palabra. Desearia saber de la Comision ¿cómo deberia procederse en el caso en que el Poder Ejecutivo y los concesionarios no estuvieran de acuerdo respecto de las tarifas?

*Sr. Alcorta*—El Diputado que se sienta á mi derecha, habia propuesto á la Comision un artículo por el cual toda dificultad que se suscitase entre los empresarios y el Gobierno, se resolveria por medio de árbitros, lo que hemos aceptado, y será propuesto al fin del proyecto.

*Sr. Gallo*—Creo que podria ponerse como un inciso de esta base.

*Sr. Costa*—Mejor seria al final del articulo, porque entonces comprenderia todas las cuestiones que se suscitasen.

Votada la base resultó afirmativa.

En discusion la base 18.

*Sr. Guastavino*—Pido la palabra para preguntar á la Comision si esta escepcion de derechos es para siempre ó durante el término de la garantia.

*Sr. Lopez*—Entiendo que si. La línea y las propiedades que le sirven deben estar exceptuadas para siempre.

*Sr. Guastavino*—Yo entonces he de votar en contra de esta base.

*Sr. Costa*—Esta es una base que se establece por regla general en todos los contratos de Ferro-Carriles.

*Sr. Gallo*—La ley general de Ferro-Carriles establece la exoneracion de impuestos, tanto de derechos de introduccion, como de todos los impuestos Nacionales ó Provinciales que pudieran establecerse, con la única escepcion de los impuestos municipales.

Esta exoneracion es por el término de 20 años; asi pues, este articulo tiene por objeto exonerar á esta empresa de estos impuestos, y entonces es un articulo completamente inútil; pero vendrá otra razon de ser, la cual parece que es en la mente de la Comision, que está exoneracion sea á perpetuidad: aun en ese sentido, yo le daré mi voto, puesto que considero que es una escepcion justa, que la Nacion debe acordar.

*Sr. Villada*—Aqui no se dice que sea para siempre la escepcion.

*Sr. Gallo*—Desde que no se fija término....

*Sr. Cabral (D. J. L.)*—Podria leerse el articulo de la ley general de Ferro-Carriles referente á este asunto. (Se leyó.)

*Sr. Villada*—Por la lectura de este articulo se vé que es completamente inútil esta cláusula.

*Sr. Alcorta*—Podria suprimirse. La Co-

mision la retira desde que la ley general dice lo mismo.

*Sr. Outes*—La Comision la habia puesto con el objeto de dar mayor prestigio á la ley.

*Sr. Costa*—Es mejor que quede; se puede votar.

Votada la base resultó afirmativa, siendo aprobada igualmente la base 19<sup>a</sup>, 20<sup>a</sup> y 21<sup>a</sup>.

En discusion la 22<sup>a</sup>.

*Sr. Outes*—El final de esta base debe modificarse en donde dice «la promulgacion de la presente ley.» Esta supresion es lógica con la modificacion que se ha introducido. Debe ponerse desde la celebracion del contrato.

Votada resultó afirmativa.

*Sr. Alcorta*—Aqui es donde viene bien la indicacion que pido al Sr. Secretario se sirva escribir: «toda diferencia entre el Poder Ejecutivo y el concesionario sobre el contrato celebrado en virtud de esta ley, será resuelta por medio de árbitros, con arreglo á las leyes de la Nacion.»

*Sr. Elizalde*—Con arreglo á la ley puede decirse, porque lo demás está establecido por la jurisdiccion general que rige.

*Sr. Alcorta*—No hay inconveniente en poner el número de árbitros y demás detalles, como se establece por las leyes de los Estados-Unidos.

*Sr. Gallo*—En casos semejantes, la práctica admitida en los Estados-Unidos, es el nombramiento de árbitros, uno por el Poder Ejecutivo, otro por el concesionario, y un tercero por los dos reunidos, y me parece que esto no ha ofrecido ninguna dificultad.

*Sr. Costa*—Tambien se ha puesto en algunas concesiones que se nombren tres árbitros por las partes, y que estos tres reunidos formen Tribunal.

*Sr. Saenz Peña*—En la provincia asi se ha establecido.

*Sr. Alcorta*—A mi me es indiferente y puede ponerse asi.

*Sr. Presidente*—Tenga la bondad el señor Diputado de proponer la redaccion.

*Sr. Gallo*—Me satisface la que habia propuesto el Sr. miembro informante, agregando únicamente que se sujetara á árbitros nombrados uno por cada parte.

*Sr. Elizalde*—Yo pido que se vote por partes hasta árbitros.

*Sr. Gallo*—No tengo inconveniente tampoco en que se ponga árbitros únicamente.

Se votó la base con la última modificacion, y fué aprobada, lo mismo que lo fué en seguida la 24. Siendo de forma el art. 2º quedó terminada la sancion del proyecto como sigue:

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

Artículo 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con el Sr. D. Francisco F. San Roman, por si y en representacion de la Compañía del ferro-carril de Copiapó, la construccion y explotacion de una vía férrea al través de los Andes, bajo las bases que á continuacion se espresan:

1º El punto de arranque de la línea será en «Punta del Negro,» provincia de la Rioja, y seguirá su trayecto por las poblaciones de Machigasta, Alpasinche, Rio Colorado, Copacabana, Tinogasta y Fiambolá, hasta salvar los Andes y unirse al extremo oriental del ferro-carril de Copiapó, en «Yuquios.»

2º Para los efectos de los privilegios y condiciones que acordará este contrato, el Poder Ejecutivo no reconocerá á la vía una estension mayor de quinientos kilómetros, ó la parte menor de esta distancia que resultare dentro del territorio Argentino.

3º El ferro-carril será de una sola via, un metro de ancho, con rieles cuyo peso y tren rodante serán fijados por el Poder Ejecutivo, sobre durmientes de madera, y todo el material y equipo de la mejor calidad, debiendo exigirse wagones especiales para la conduccion de ganado en pié.

4º El precio del costo por kilómetro será reconocido á razon de diez y ocho mil pesos fuertes como máximun, y sin perjuicio de que

la empresa constructora exhiba sus comprobantes de gastos para establecer su verdadero costo, limitándose en todo caso la garantia al capital invertido, si baja de diez y ocho mil pesos fuertes por kilómetro, y limitándose á esta última cantidad, aun cuando esceda de ella.

5º Los estudios de reconocimiento definitivo de la línea, serán emprendidos dentro de los cuatro meses despues de celebrado el contrato procedente de esta ley, y nueve meses despues, se dará principio á los trabajos de construccion, para entregarla concluida al tráfico en toda su estension, á los cinco años contados desde aquella fecha, debiendo aquellos estudios ser previamente aprobados por el Poder Ejecutivo.

6º El domicilio legal del directorio de la Compañía estará necesariamente en la República Argentina.

7º La garantia que la Nacion acuerda á la empresa del ferro-carril trasandino será de 7 por ciento anual sobre su costo fijo, en la parte que corresponda al territorio argentino, y segun los precios y condiciones determinados en la base 4.º

8º La garantía se hará efectiva á medida que se entreguen al tráfico las diversas secciones del camino, debiendo hacerse su liquidacion al fin de cada año, abonándose á la empresa la diferencia que resultase entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas del camino, prévia deducccion de un cuarenta y cinco por ciento por gastos de explotacion.

9º El término de la garantía será por veinte años, contados desde el dia en que se entregue al tráfico la línea concluida en toda su estension.

10º Las cantidades que el Poder Ejecutivo pague por el servicio de la garantía las entregará en fondos Nacionales de seis por ciento de renta y uno por ciento de amortizacion anual, al precio corriente en Lóndres, ó en dinero efectivo, cuando el Poder Ejecutivo lo estime asi conveniente.

11º Cuando el producto líquido de la li-

nea esceda al siete por ciento, la empresa entregará al Poder Ejecutivo el escedente íntegro en efectivo ó en fondos públicos Nacionales de seis por ciento de renta y uno por ciento de amortizacion anual, al precio corriente en Lóndres, hasta reembolsar por completo las cantidades recibidas en razon de la garantía.

12<sup>o</sup> Los concesionarios de la línea depositarán en el Banco Nacional, al firmar el contrato de concesion, la cantidad de doscientos mil pesos fuertes, como garantía de ejecucion.

13<sup>o</sup> El depósito del que habla la base anterior, quedará á beneficio del Estado, siempre que los concesionarios no emprendan los estudios, ó no den principio á los trabajos dentro de los términos fijados, sin perjuicio de declararse caduca la concesion por el Poder Ejecutivo; y le será devuelto cuando hayan introducido ó empleado un valor igual en materiales para la via, los que quedarán subrogados á la garantía á que se refiere la base anterior.

14<sup>o</sup> El Poder Ejecutivo asociará un ingeniero nacional á los ingenieros de la empresa encargados de practicar los estudios y traza de la línea, y fijará la traza definitiva en caso de disconformidad á este respecto entre el ingeniero nacional y los de la empresa.

15<sup>o</sup> El Poder Ejecutivo deberá inspeccionar por sus ingenieros la construccion de la línea, 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.

16<sup>o</sup> Los concesionarios de esta línea quedarán obligados á terminar su construccion en el término fijado en la base 5<sup>o</sup>, bajo una multa de veinticinco mil pesos fuertes por cada mes de retardo; y tendrán opcion á diez mil pesos fuertes por cada mes que anticipen el cumplimiento de esta obligacion.

17<sup>o</sup> El Poder Ejecutivo durante el término de la garantía fijará de acuerdo con los concesionarios las tarifas de la línea.

18<sup>o</sup> Los materiales destinados á la construccion y conservacion de la línea, serán libres de todo derecho de introduccion, y serán exentas las propiedades de la empresa anexas al servicio de la línea, de toda contribucion.

19<sup>o</sup> Las maderas de los bosques que pertenezcan al Gobierno Nacional que hayan de destinarse esclusivamente á construccion y destinos del ferro-carril, como así mismo los terrenos de propiedad nacional que sean necesarios para el establecimiento de la via en todo su trayecto, para estaciones, almacenes, fábricas, etc., serán cedidos gratis á la empresa.

En cuanto á las maderas de los bosques y terrenos de propiedad particular ó provincial, serán espropiados, y de cuenta de la empresa todas las gestiones y diligencias consiguientes.

20<sup>o</sup> El Gobierno Nacional se reserva el derecho de adquirir la propiedad del ferro-carril con todas sus adherencias, en cualquier tiempo que lo estimase por conveniente, abonando á la empresa un veinte por ciento de beneficio sobre el costo efectivo de la via, sin incluir la garantía del siete por ciento.

21<sup>o</sup> Despues de entregada al tráfico la primera seccion de la línea, la empresa exhibirá cada tres meses el comprobante de sus gastos de construccion y explotacion, y un estado demostrativo del movimiento del tráfico.

22<sup>o</sup> Los concesionarios no deberán establecer condiciones respecto del resultado que obtengan en sus gestiones para ante el Gobierno Chileno: los plazos y términos estipulados en las presentes bases, regirán estrictamente desde la celebracion del contrato.

23<sup>o</sup> Toda diferencia entre el Poder Ejecutivo y los concesionarios sobre el contrato que celebrasen en cumplimiento de esta ley, será resuelta por árbitros.

24<sup>o</sup> En todo lo que no se oponga á la presente ley, regirá para esta línea la Ley regla-

mentaria de Ferro-Carriles Nacionales de 18 de Setiembre de 1872. || avanzada, hago mocion para que se levante la sesion.

Art. 2<sup>o</sup> Comuníquese al Poder Ejecutivo. || Se votó si se levantaba ó no la sesion, y resultó afirmativa, verificándose á las 11 de la

*Sr. Ocantos*—Como la hora es ya muy || noche.

