

45ª SESIÓN ORDINARIA DEL 13 DE SEPTIEMBRE DE 1877

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ACOSTA

SUMARIO: I.—Asuntos entrados.

II.—Aprobación con excepción de una, de las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados, al proyecto de ley que se le pasó en revisión por el que se autoriza al Poder Ejecutivo para reformar de acuerdo con don Juan E. Clark, el contrato para la construcción del ferrocarril de Buenos Aires á San Juan y de allí á Mendoza, en dirección á San Felipe ó el pueblo de los Andes, hasta el límite de la República.

III.—Sanción del proyecto de ley aprobatorio del tratado de extradición firmado por los Plenipotenciarios de la República Argentina y del Paraguay.

SEÑORES SENADORES

Arias
Argento
Bazán
Bárcena
Cortés
Civit
Carrillo
Del Valle
Echagüe
Frias (L.)
Frias (U.)
Igarzábal
Linares
Lucero
Molina
Navarro
Paz
Pruneda
Rocha
Santillán
Torrent
Vallejo
Vélez
Villanueva

En Buenos Aires, á trece de septiembre de mil ochocientos setenta y siete, reunidos en su Sala de Sesiones el señor Presidente y los señores senadores al margen inscriptos, se abrió la sesión con inasistencia de los señores García y Sarmiento, con aviso.

I

Leída y aprobada el acta de la anterior, de 12 del corriente (1ª extraordinaria), se dió cuenta de los asuntos entrados, á saber:

Dos notas de la honorable Cámara de Diputados, fecha del día anterior, acompañando al Senado para su revisión, dos proyectos de ley, determinando por el

primero que el Poder Ejecutivo pase al fiscal respectivo los antecedentes relativos al ferrocarril «Primer Entrerriano» á fin de que se deduzcan las acciones que correspondan contra los que resulten culpables de malversación de los dineros públicos; y acordando por el segundo á las hijas del finado cirujano don Juan Sulliván, una pensión graciable de 30 pesos fuertes mensuales.

—Se destinó aquél á la Comisión de Legislación y éste á la de Guerra.

II

—Se pasó á la orden del día, con la consideración del siguiente despacho de la Comisión del Interior:

Honorable Senado:

Vuestra Comisión del Interior ha tomado en consideración las modificaciones introducidas por la honorable Cámara de Diputados al proyecto sancionado por vuestra honorabilidad, autorizando al Po-

der Ejecutivo para introducir algunas reformas en el contrato celebrado con don Juan E. Clark, para la construcción de ferrocarriles, y por las razones que os dará el miembro informante os aconseja su aceptación, menos en cuanto se suprime la base 7^a modificando el artículo 8º del contrato sobre tarifas, que á juicio de la Comisión debe quedar subsistente tal como lo sancionó vuestra honorabilidad.

*Rafael Igarzábal.- Luis Frías.
-A. Villanueva.*

Sala de Comisiones del honorable Senado, Buenos Aires, septiembre 7 de 1877.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º—Se autoriza al Poder Ejecutivo para que de acuerdo con don Juan E. Clark, concesionario del ferrocarril de esta ciudad á San Juan y de allí ó de Mendoza con dirección á San Felipe ó los Andes (Chile), hasta el límite de la República, se introduzcan en el contrato celebrado para su construcción en 26 de enero de 1874, las modificaciones siguientes:

1ª—Al artículo 1º del contrato: Que el punto de arranque de la línea de esta ciudad á Villa de Mercedes (Provincia de San Luis), pueda ser de alguna estación del ferrocarril del Oeste de esta capital, ó de alguno de los ferrocarriles que se ligue con ella, á elección del Poder Ejecutivo, debiendo el empresario Clark dar principio á los trabajos de construcción desde Villa de Mercedes á San Juan. Una vez terminada esta sección y abierta al servicio público se construirá la sección desde Buenos Aires hasta Villa Mercedes, ó la de Mendoza ó San Juan hasta el límite de la República en los Andes, ó ambas á la vez; según lo acuerde la empresa con el Poder Ejecutivo.

2ª—Al artículo 2º: Que el ancho de la vía en la línea de Buenos Aires á Villa Mercedes y de ésta á San Juan, sea un metro sesenta y ocho centímetros.

3ª—Al artículo 3º Inciso 1º: Que para los efectos de la garantía, el Poder Ejecutivo fijará previo informe de peritos, el aumento que corresponde sobre el costo á que fué contratada la vía angosta, no pudiendo exceder en ningún caso de una tercera parte más del precio contratado.

4ª—Al artículo 3º Inciso 2º: Que la Nación garante por el término de veinte años el interés de 7 por ciento anual á las acciones ó títulos que representen el valor kilométrico de cada sección entregada al servicio público, desde el día en que esto tenga lugar, y no antes; siendo entendido que la Nación no garante en manera alguna la amortización de dichos títulos ó acciones.

5ª—Al artículo 4º: Que el Poder Ejecutivo, de acuerdo con los concesionarios, fijará la extensión de cada sección que deba librarse al tráfico público, la que será determinada en el pliego de condiciones que dicte el Gobierno para su construcción.

6ª—Al artículo 5º: Que el pago de la garantía se hará semestralmente.

7ª—Al artículo 7º: Que el concesionario entregará semestralmente á la Nación el producto líquido de cada línea, hasta reembolsarla por completo de las cantidades que por garantía hubiese pagado; y cuando el producto líquido excediese del 7 por ciento, se destinará la mitad del excedente á formar un fondo de reserva para atender necesidades imprevistas y en cuya conservación é inversión intervendrá el Poder Ejecutivo. Cuando las sumas destinadas á reserva hayan alcanzado á la cifra de 500.000 fuertes, percibirá la Nación el excedente íntegro.

8ª—Al artículo 9º: Que la línea de Mercedes á San Juan puede desviarse del trazado hecho por don A. G. de Elía, según los nuevos estudios lo aconsejen, los que deberán ser sometidos á la aprobación del Poder Ejecutivo; pero debiendo tocar siempre en San Luis, la Paz y Mendoza. Los planos y estudios

del señor Elía serán puestos á disposición del señor Clark.

9a.—Al artículo 11: Que la época en que debe darse principio á los trabajos de construcción se fijará por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el concesionario, dentro del año siguiente á la subscripción del contrato modificado. El concesionario reconoce á la Nación el derecho de mandar construir por los medios que estime convenientes, la sección de Villa de Mercedes á Villa de la Paz ó hasta Mendoza, pudiendo hacerla por partes. Este derecho reservado al Gobierno Nacional, espirará tres meses antes de la fecha que se haya fijado al señor Clark para dar principio á los trabajos de dicha sección; de modo que, si tres meses antes de llegar ese día el Gobierno no ha resuelto construir la expresada sección, ó adjudicarla á otra empresa, lo hará saber al señor Clark, quien estará obligado á construirla en la forma y bajo las condiciones establecidas en el contrato.

En el caso de que se resolviera construir por cuenta de la Nación una ó dos secciones entre Villa de Mercedes y Villa de la Paz, el concesionario se obliga á reembolsar al Gobierno el valor de la parte construida, después de terminada la línea hasta San Juan. El reembolso se hará en dinero efectivo, cubriendo el precio de costo que arroje la licitación pública. Desde el día que la Nación se reembolse del valor de la sección ó secciones; empezará á regir la garantía acordada al concesionario por el artículo 3º, inciso 2º de este contrato.

10.—Al artículo 14: Que sin perjuicio de que sea en la República el domicilio legal del concesionario ó empresa que se forme, si la dirección ó administración de la sociedad constructora ó explotadora del ferrocarril, se estableciere fuera de la República, tendrá en ésta asiento y residencia efectiva un directorio, con plenas facultades para tratar directa y definitivamente y arreglar todas las dificultades que pudieran sus-

citarse con el Gobierno ó con los particulares. En todo caso, la contabilidad se llevará en la República y en idioma nacional.

11.—A los artículos 16 y 17: Que el peso de los rieles para la vía ancha, como así mismo la dotación del tren rodante, su clase, peso y fuerza; y en general, los edificios y accesorios que constituyen la línea para el servicio de las secciones que se libren al tráfico, como el que corresponda á la línea total, serán determinados de acuerdo con el Poder Ejecutivo, y especificados en el pliego de condiciones que en conformidad á los planos aprobados dicte el Gobierno.

12.—Al artículo 18: Que las deficiencias ó falta de ejecución al contrato por parte del concesionario ó empresas, serán penados con las multas que señala la ley general de ferrocarriles.

13.—Al artículo 21: Que los materiales y útiles necesarios para la construcción, gocen solo durante ella de la rebaja del transporte en el ferrocarril Andino.

Art. 2º—Todos los actos y contratos celebrados por las empresas que deben ejecutar el contrato del concesionario, serán sometidos á las leyes de la República, así como á la jurisdicción de los tribunales correspondientes, sin que puedan sustraerse á ellos por razones tomadas de sus estatutos.

Art. 3º—Las cuestiones y diferencias que surjan entre el concesionario ó empresas y el Poder Ejecutivo, acerca de la manera de cumplir las obligaciones que las leyes de concesión respectivamente les imponen, serán sometidas al juicio de arbitradores nombrados de una y otra parte, con la facultad de nombrar éstos un tercero, que formando tribunal las resuelvan. Si los arbitradores no se acordasen en la elección de tercero, será nombrado por el Presidente de la Corte de Justicia Nacional.

Art. 4º—Quedan subsistentes las demás cláusulas del contrato, en cuanto no se opusieren á las modificaciones consignadas en esta ley.

Art. 5º—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, en Buenos Aires, á 5 septiembre de 1877.

FÉLIX FRÍAS.
Miguel Sorondo,
Secretario.

PROYECTO DEL SENADO

Artículo 1º—Se autoriza al Poder Ejecutivo para que, de acuerdo con don Juan E. Clark, concesionario del Ferrocarril de esta ciudad á San Juan y de allí ó de Mendoza con dirección á San Felipe de los Andes (Chile), hasta el límite de la República, se introduzcan en el contrato celebrado para su construcción en 26 de enero de 1874, las modificaciones siguientes:

1ª—Al artículo 1º del contrato: Que el punto de arranque de la línea de esta ciudad á Villa de Mercedes (provincia de San Luis), pueda ser de alguna estación del ferrocarril del Oeste de esta capital, ó de alguno de los ferrocarriles que se ligen con ella, á elección del Poder Ejecutivo, debiendo el empresario Clark dar principio á los trabajos de construcción desde Villa de Mercedes á San Juan, para continuarlos á la Cordillera de los Andes, dejando la línea de Buenos Aires á Villa de Mercedes para empezar á construirse cuando las otras dos estén terminadas y en servicio público.

2ª—Al artículo 2º: Que el ancho de la vía en las líneas de Buenos Aires á Villa de Mercedes, y de ésta á San Juan, sea de un metro y ocho centímetros.

3ª—Al artículo 3º: 1º Que para los efectos de la garantía el Poder Ejecutivo fijará, previo informe de peritos, el costo de las líneas de Buenos Aires á Villa de Mercedes y de este punto á San Juan, no debiendo exceder en ningún caso de diez y ocho mil quinientos pesos fuertes por kilómetro. 2º Que la Nación garante por el término de veinte años á las acciones y títulos que la empresa emita para levantar el capital ne-

cesario, el interés del siete por ciento anual sobre el costo resultante según el inciso anterior por kilómetro en la de Mendoza ó San Juan, hasta el límite de la República en la Cordillera de los Andes. 3º Que para que las acciones y títulos garantidos no excedan del monto total que estas dos líneas representan, en razón de su extensión kilométrica, dichas acciones y títulos serán visados por un agente del Poder Ejecutivo en Londres. 4º Que el dinero que con ellos se obtenga será depositado en alguna casa bancaria á satisfacción del Poder Ejecutivo ó de su agente, y que los libramientos que contra esos fondos se hagan, serán también intervenidos por el mismo agente, á efecto de que solo puedan ser aplicados á objetos del contrato de construcción. 5º Que las cantidades que sea necesario trasladar á esta República para los desembolsos que en ella se hagan, serán depositadas á premio en el Banco Nacional ó en el de la provincia de Buenos Aires, y para su inversión se procederá con la intervención del Poder Ejecutivo.

4ª—Al artículo 4º: Que la construcción de la línea de Villa de Mercedes á San Juan y de allí ó de Mendoza á la Cordillera de los Andes, se hará por secciones; debiendo ser la primera de Mercedes á San Luis, la segunda de San Luis á Villa de la Paz, la tercera de Villa de la Paz á Mendoza, la cuarta de Mendoza á San Juan y la quinta de Mendoza á San Juan ó á los Andes, si no hubiese un punto intermedio conveniente para hacer dos secciones de esta línea: y la garantía acordada en los términos de la modificación anterior, se pagará sobre el capital que cada una de estas secciones represente, desde que estén concluidas y entregadas al servicio público y no antes, siendo de cuenta de la empresa abonar los intereses de los títulos que haya emitido, para lo cual durante la construcción los depositará en un Banco en Londres, con intervención del agente del Poder Ejecutivo para res-

ponder y ser aplicados al servicio de los mencionados títulos. Se declara que la Nación no garante su amortización ni responde de ella.

5ª—Al artículo 5º: Que las cantidades que el Poder Ejecutivo pague por la garantía, cuando hubiese de hacerse efectiva, se liquidarán y entregarán semestralmente en Londres, si el pago se hiciese en fondos públicos, y en esta ciudad si el pago fuese hecho en dinero efectivo.

6ª—Al artículo 7º: Que cuando el producto líquido de cada línea exceda del 7 por ciento, el concesionario entregará á la Nación, semestralmente, la mitad del excedente en dinero efectivo ó en fondos públicos, hasta reembolsar por completo las cantidades que por garantía hubiere recibido, debiendo ser la otra mitad destinada á formar un fondo de reserva, á objeto de necesidades imprevisitas del ferrocarril, en cuya conservación é intervención intervendrá el Poder Ejecutivo.

7ª—Al artículo 8º: Que durante los dos primeros años siguientes á la conclusión completa de cada línea férrea, la Empresa fijará las tarifas que creyese convenientes, y en lo sucesivo lo hará de acuerdo con el Poder Ejecutivo.

8ª—Al artículo 9º: La línea de Villa de Mercedes á San Juan podrá desviarse del trazado hecho por don Angel Elía, según los nuevos estudios lo aconsejen, lo que deberá ser sometido á la aprobación del Poder Ejecutivo, pero debiendo tocar siempre en San Luis, La Paz y Mendoza. Los planos y estudios del señor Elía serán cedidos gratuitamente al señor Clark.

9ª—Al artículo 14: Que sin perjuicio de ser en esta República el domicilio legal de la empresa, puede ella tener directorio en Londres, debiendo tener un representante legal y autorizado en esta República, para los objetos del contrato.

10—Al artículo 18: Que la suspensión del pago de la garantía, como compulsión á la empresa, para llenar deficien-

cias en el cumplimiento del contrato, sea reemplazada con la multa señalada por la ley general de ferrocarriles.

11—Al artículo 21: Que las herramientas y artículos necesarios para la construcción, gocen solo durante ella la rebaja de transporte acordada á los materiales en el ferrocarril de Villa María á Mercedes.

12—Agregar como un artículo del contrato: que las cuestiones que se susciten entre el Poder Ejecutivo y la empresa, serán sometidas á la decisión de árbitros, nombrados por una y otra parte, conforme á las leyes del país.

Art. 2º—Las modificaciones anteriores no alteran ninguno de los otros artículos y cláusulas del contrato celebrado por el Poder Ejecutivo y el concesionario.

Art. 3º—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones del Senado Argentino, en Buenos Aires, á 21 de septiembre de 1875.

MARIANO AGOSTA.
Carlos M. Saravia,
Secretario.

Sr. Presidente—Están en discusión estas modificaciones.

Como el Senado solo se va á ocupar de las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en este proyecto, se leerán por separado y se pondrán en discusión cada una de ellas.

Sr. Igarzábal—Así me parece que debe procederse. He sido encargado por la Comisión para dar las explicaciones que fueran necesarias en cada una de las modificaciones introducidas en este proyecto.

Sr. Presidente—Entonces se van á leer.

—Dióse lectura del artículo 1º

Sr. Igarzábal—En este artículo hay una pequeña diferencia con el del Senado, y ella consiste en que el proyecto del Senado decía: «San Felipe de los Andes», mientras que el de la Cámara de Diputados dice: «San Felipe, ó los Andes».

La Comisión aconseja que se acepte la modificación introducida por la Cámara de Diputados, porque supone que ha sido un error del Secretario el decir «San Felipe de los Andes». No hay tal «San Felipe de los Andes»: San Felipe es un pueblo y los Andes es otro; por consiguiente, debe decirse «San Felipe, ó los Andes».

Sr. Vélez—Aquí dice: «á San Felipe, ó los Andes». Nosotros sabemos que los Andes son las montañas que cruzan de Sud á Norte esa parte de la América y separa esta República de la de Chile.

Yó deseo saber si los Andes es un pueblo.

Sr. Igarzábal—Es un pueblo.

Sr. Vélez—Entonces debe decirse «el pueblo de los Andes».—«San Felipe, ó los Andes» se podría tomar por las montañas que separan la República Argentina de la de Chile.

Sr. Igarzábal—Ya se comprende que es el pueblo denominado «Los Andes».

Por otra parte, no puede hacerse ninguna alteración en el proyecto, sino simplemente aceptar ó rechazar las modificaciones que ha introducido la Cámara de Diputados.

Sr. Vélez—Siento mucho que no pueda modificarse.

Sr. Igarzábal—Como es de práctica, podrían darse por aprobadas las modificaciones que no fueren observadas.

Sr. Presidente—¿Desean los señores senadores que se vote?

Sr. Vélez—¿Cómo no se ha de votar, si es una reforma?

Sr. Presidente—Como el señor Senador por San Juan ha indicado que se dieran por aprobadas las modificaciones que no se observaran, me parecía que había asentimiento; pero, si el señor Senador desea que se vote...

Sr. Vélez—No, señor.

—Dióse por aprobado el artículo 1º.

—Se leyó la primera modificación al artículo 1º del contrato.

Sr. Igarzábal—El proyecto del Senado establecía en esta parte, que sería primera sección de este ferrocarril la de Mercedes á San Juan; segunda, la de San Juan ó Mendoza á Chile y tercera, la de Buenos Aires á Mercedes.

La Cámara de Diputados no ha querido que se de preferencia, desde luego á la sección chilena, sino que quede facultado el Poder Ejecutivo para resolver que se haga primero la de Buenos Aires á Mercedes, ó la de San Juan ó Mendoza á Chile, según lo crea más conveniente; en eso consiste, la modificación en este inciso.

Sr. Arias—Y la Comisión ¿qué opina?

Sr. Igarzábal—La Comisión opina que debe aceptarse la modificación introducida por la Cámara de Diputados.

Es mejor no definir por ahora esta cuestión; dejemos que el Poder Ejecutivo la resuelva cuándo y según lo considere conveniente, pues no debemos dudar que cuando lo haga, consultará los intereses del país.

—No haciéndose observación, se dió por aprobada la primera modificación.

—La segunda al artículo 2º, igual en ambos proyectos.

—Se leyó la 3ª modificación del artículo 3º, inciso 1º.

Sr. Igarzábal—La diferencia en este inciso es palpable á primera vista; el Senado fijaba el precio de la trocha ancha en 18.500 pesos fuertes por kilómetro.

Cuando este proyecto pasó á la Cámara de Diputados, el interesado reclamó allí é hizo una observación que sin duda alguna es atendible, y por la cual la Cámara de Diputados ha modificado el proyecto del Senado.

El interesado decía:—la base oficial que se tuvo en vista cuando se sacó á licitación este ferrocarril, fué de 20.831 pesos para la trocha angosta y de 27.572 pesos por kilómetro para trocha ancha.

La licitación bajó los veinte mil y tantos pesos de la trocha angosta á catorce

mil ochocientos, suma por la que ofreció hacer esta línea el señor Clark.

Natural era, pues, que al cambiar la trocha, como se hacía después que estaba firmado el contrato, se cambiase el valor del precio del kilómetro y no había un punto de partida más equitativo que bajar en relación de la trocha angosta con la trocha ancha; según esta consideración resulta, señor, que si de veinte mil ochocientos treinta y un pesos, la licitación bajó á catorce mil ochocientos, justo es que de veintisiete mil quinientos sesenta y dos para la trocha ancha, se baje á diez y nueve mil quinientos noventa.

Esta cantidad, que difiere de la fijada por el Senado en su proyecto, es casi un tercio más sobre el precio contratado con el señor Clark por la trocha angosta, y la Cámara de Diputados ha fijado ese tercio para poner una cifra redonda.

El inciso expresa que el precio que se fije no excederá en ningún caso de ese límite, y establece que el Poder Ejecutivo es quien debe fijar ese precio, previo informe de peritos.

La Comisión cree que debe aceptarse esta base, tanto por las razones de equidad que he hecho presente, cuanto porque no hay ningún peligro de que el país pueda ser perjudicado, desde que es el mismo Poder Ejecutivo quien fijará el precio, aún sin el acuerdo del concesionario.

Sr. Torrent—Pido que se vote, porque yo votaré en contra.

Sr. Presidente—Va á leer el señor Secretario la modificación para votarla; primero se dará lectura de la redacción del Senado y en seguida de la de la Cámara de Diputados.

—Así se hizo, y votado si aceptaba el Senado la modificación introducida, resultó afirmativa de diez votos contra nueve.

—Se dió lectura de la modificación 4ª al artículo 3º, inciso 2º.

Sr. Igarzábal—El proyecto del Senado, como se ve, establecía que la Na-

ción prestaba su garantía para que se levantase el capital con que debería realizarse este ferrocarril; desde el momento en que debiera buscarse ese capital la Nación prestaba pues, su nombre y su firma, diré así, al empresario, para que realizara su objeto; pero, la Cámara de Diputados ha modificado el proyecto del Senado y ha establecido que la garantía será efectiva únicamente después que esté construida cada sección y entregada al servicio público, aunque establece, como el Senado, que ella será para los bonos ó papeles de crédito que la empresa emita por el valor de cada sección.

No hay más diferencia que esa entre uno y otro proyecto, y la Comisión cree que lo establecido por la Cámara de Diputados es mucho más conveniente á los intereses del país, yo aconsejo al Senado le preste su aprobación.

Sr. Cortés—No se si son exactos mis recuerdos, pero me parece que el señor miembro informante está equivocado, al suponer que el Senado establecía que la Nación haría el servicio de los fondos públicos que se emitirían para la ejecución del ferrocarril, desde que se pusieran en circulación; no era así, sino desde el momento que cada sección de ferrocarril se entregase al servicio público, porque antes de esto era el empresario quien debía hacer ese servicio.

Sr. Igarzábal—Efectivamente está establecido y muy claro, por el inciso segundo, suprimido por la Cámara de Diputados, que el empresario tendría que hacer el servicio de los fondos públicos desde que se levantara el capital hasta que se construyera cada sección convenida con el Poder Ejecutivo; pero, no es menos cierto que el capital se levantaba con la garantía del Gobierno desde el primer momento, y tan es así, que en el inciso segundo suprimido por la Cámara de Diputados, se establecían muy claramente varias precauciones que el Gobierno Nacional debía tomar, al

efecto de que no se malgastasen esos dineros levantados con su firma.

La diferencia, pues, entre lo sancionado por el Senado y la Cámara de Diputados, es altamente remarcable, y no debe quedar la menor duda de que la sanción de la Cámara de Diputados es mucho más conveniente á los intereses del país.

Sr. Lucero — Desearía hacer una pregunta al señor miembro informante. Indudablemente esta base es más favorable, que la sancionada por la Cámara de Diputados; pero ¿será posible en estas condiciones, á juicio del empresario, realizar la empresa?

Sr. Igarzábal — Lo que el empresario ha manifestado en Comisión, es que si el país no quiere mejorar su contrato en más, como él cree que necesita para realizar una obra tan colosal como ésta, se someterá á la dura ley de las circunstancias. Pero es evidente que este contrato fuera algo más ventajoso para los capitales que se buscan, si diera más facilidades y aliento al empresario, tendríamos más pronto el ferrocarril que se trata de llevar á las provincias de Cuyo; es de sentir que así no sea y que todavía haya muchas personas en el país que se hacen ilusiones respecto á las ventajas que se dan á los contratistas de ferrocarriles, pues se cree que el retroceso en el crédito de la República no ha influido en nada á efecto de levantarse fondos para estas empresas en Londres, y por eso hay cierta resistencia á mejorar estos contratos.

Puede ser que el tiempo venga á demostrar prácticamente que estamos perdiendo el tiempo en resistencias y mezquindades y que lo mejor habría sido reconocer en oportunidad, que dos años de retroceso en la estabilidad de nuestras instituciones, diré así, puesto que hemos tenido una rebelión que las ha puesto en peligro, y dos años de retroceso en nuestra riqueza pública, han desacreditado nuestras empresas, y dificultan la realización de las obras públi-

cas proyectadas con capitales extranjeros, por lo cual habríamos hecho bien en ser más liberales con las empresas de ferrocarriles. Pero como digo, señor Presidente, el contratista no ha podido conseguir más de la honorable Cámara de Diputados, la Comisión cree que conformándose él con ésto, no debe insistir el Senado en la sanción anterior, que indudablemente era más ventajosa para la empresa.

Sr. Vélez — Yo voy á votar, señor Presidente, en contra de este inciso, y tengo necesidad de exponer ligeramente las consideraciones porque lo hago.

En los momentos actuales, señor Presidente, querer que el gobierno de la Nación dé garantías para construcciones de esta clase, es exponer á la Nación á una bancarrota completa. Nosotros conocemos el monto de la deuda y sabemos también que si es verdad que la República Argentina necesita de ferrocarriles, es también preciso tener en cuenta si esos ferrocarriles producirán alguna cosa al país ó más bien, á la Nación.

Economistas notabilísimos, como Victor Bonnet, por ejemplo, como Langlois, han consignado, que varias crisis que han tenido lugar en Francia, provinieron de demasiados ferrocarriles que se habían construido y que no podían producir lo bastante para pagar los intereses de los capitales empleados en ellos, y es preciso tener en cuenta el poder prodigioso, estupendo, de las industrias y de las artes en Francia. No obstante, estos economistas allí mismo consignan profundas verdades, que siento no poder leerlas á mis honorables colegas, demostrando palpablemente que las crisis habían provenido de la construcción de ferrocarriles, á que no respondía el país.

Aunque es muy bueno, señor Presidente, acortar las distancias, y aunque yo conozca también que conviene ponernos al habla con Mendoza, y con algunas otras provincias, sin embargo, tene-

mos que tener en cuenta que nosotros vamos á garantir los capitales que vengán, y que estos ferrocarriles no producirán nada y que por consiguiente toda la garantía va á pesar sobre el gobierno argentino.

Sr. Villanueva—Es un contrato vigente que está sancionado.

Sr. Vélez—Por eso mismo, y como voy á dar mi voto en contra, yo tengo que dar las consideraciones porque no estoy obligado á aceptar las sanciones de la Cámara de Senadores, y no las acepto por estas consideraciones. Desearía que se ligase la República Argentina con ferrocarriles que corriesen por todos los puntos de ella; pero yo digo, ¿el Gobierno Argentino puede hacer esto? No puede de ninguna manera; el ferrocarril de que hablamos no ha de producir el interés del capital durante muchos años. Así sucede con el ferrocarril á Tucumán, muy bueno, magnífico, que nos ha llevado á los prodigiosas provincias del norte, pero que no produce á la Nación todavía ni lo necesario para su explotación.

Por consiguiente, la garantía tiene que estar pesando sobre el pueblo, y yo digo entonces, nosotros tenemos que retroceder en este camino; no podemos aceptar ferrocarriles que no produzcan, porque el país tendrá que soportar el peso de los gastos que ellas ocasionan.

Ya digo, estas opiniones no son más, son las de los más notables economistas que tiene la Francia: Victor Bonnet y Langlois.

Así es que, á pesar de que está aceptado por el Senado; he de votar en contra de todo aumento, ya he expuesto ligeramente las razones porque lo hago.

Sr. Presidente—Debo hacer notar al señor Senador que no puede votar en contra, que tiene que optar por una ú otra sanción.

Sr. Vélez—Sé perfectamente que esta es la situación constitucional en que me encuentro colocado y como el señor Senador miembro informante de la Co-

misión abogaba, al menos yo lo he comprendido así, porque nosotros fuésemos largos en concesiones.

Sr. Igarzábal—Sí, señor, porque tengo la convicción de que con bendiciones no se han de hacer ferrocarriles.

Sr. Vélez—Pero yo tengo en consideración la situación del erario, y ya que no puedo menos que aceptar alguna de las dos sanciones, votaré por la de la Cámara de Diputados, que es la menos onerosa para la Nación. No puede el Senado ser largo, aun cuando quiera serlo, porque ya pesa sobre el país entero una inmensa deuda que, para pagarla, se absorbe la mitad de las rentas de la Nación ó un poco más.

Entonces tenemos que ser muy pocos, por más que no se hagan ferrocarriles con bendiciones como decía el señor Senador. Yo, como digo, no hubiera votado por este ferrocarril, pero obligado á optar por una ú otra sanción, opto por la de la Cámara de Diputados.

Sr. Linares—Yo he de votar, señor Presidente, por la insistencia en el inciso que se ha leído, tal como lo ha sancionado el Senado, porque veo que la garantía que por él presta la Nación al empresario, es una garantía moral; que absolutamente no le es onerosa.

Dice el inciso 2º que «la Nación garante por el término de veinte años á las acciones y títulos que la empresa emita para levantar el capital necesario, el interés del 7 por ciento anual sobre el costo resultante según el inciso anterior, por kilómetro, con las líneas antedichas», y en otra parte para establecer la forma en que se pagará esa garantía, dice: «y la garantía acordada en los términos de la modificación anterior, se pagará sobre el capital que cada una de estas secciones represente, desde que estén concluidas y entregadas al servicio público las secciones del ferrocarril) y no antes, siendo de cuenta de la empresa

» abonar los intereses de los títulos que
» haya emitido, para lo cual durante la
» construcción los depositará en el Banco
» de Londres, con intervención del agen-
» te del Poder Ejecutivo para responder
» y ser aplicados al servicio de los
» mencionados títulos».

De manera que la Nación no hace más que, para la emisión de esos títulos, prestar su garantía moral, puesto que el 7 por ciento no se va á hacer efectivo, sino desde que cada sección esté concluida y entregada al servicio público.

¿Cuál es, pues, la responsabilidad de la Nación? Aquí no hay peligro ninguno de que sea estafada, ni que pague una garantía ilusoria.

Sr. Igarzábal—Y si no hay ese peligro, ¿para qué se han colócado los incisos 3º, 4º y 5º, que tienden á garantizar la inversión de ese dinero con intervención del agente del gobierno, para lo cual se establece que éste visará los giros que se hagan contra el Banco en donde el dinero esté depositado?

Sr. Linares—Para mayor seguridad.

Sr. Igarzábal—Es porque hay sus peligros mientras dure la construcción, en tanto que por los términos sancionados por la Cámara de Diputados, el gobierno no tiene que saber de qué manera se levanta el capital, ni de qué manera se hace la línea, sino cuando se entregue al servicio público.

Sr. Linares—Tengo algunos antecedentes sobre este asunto en la Comisión, con el empresario señor Clark, y recuerdo cuáles eran las modificaciones que proponía. Una de ellas—en la que más insistía—era ésta: Recuerdo que exhibió á la Comisión algunas cartas de Inglaterra, de la casa Bering, me parece, la que entre otras exigencias que le hacía para facilitarle el capital, le pedía que los títulos fueran emitidos en la forma que lo sancionó el Senado, á mérito de lo cual propuso en resumen el señor Clark á la Comisión, que con tal

que las acciones se le garantiesen por el Gobierno Nacional desde su emisión, se tomasen todas las seguridades que se creyesen necesarias, y á eso responden los demás incisos. He de insistir, pues, en esto, como he de insistir en los demás incisos, porque están en perfecta relación unos con otros. Las seguridades que exigió la Comisión eran, que una vez emitidos los títulos, los fondos que con ellos se obtuvieran fueran depositados con la intervención de un agente del Poder Ejecutivo, para que no se distrajeran en otros objetos. Dados estos antecedentes, me parece que las condiciones exigidas en la sanción del Senado, en los diferentes incisos del artículo 3º, son mucho más explícitas que las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados.

Sr. Igarzábal—Son más convenientes para la empresa.

Sr. Linares—Y no son onerosas para la Nación. Son otras tantas seguridades.

Por otra parte, se dice con generalidad que el crédito de la Nación ha caído completamente, y es preciso que mostremos que tomando las debidas garantías para que ella no sea estafada, su crédito sirve para levantar capitales en el mercado de Londres. Lo que la Nación presta es su garantía moral, puesto que no va á pagar el interés hasta que no se entreguen las secciones del ferrocarril al servicio público.

Sr. Vélez—¿Cómo se va á aumentar el crédito de la Nación, comprometiéndose ésta más y más? Comprendo lo contrario; como sucede con una casa de negocio cualquiera; si esa casa, estando comprometida, entra en nuevas operaciones de crédito, puede llegar á destruir completamente su crédito. El señor Senador quiere probar lo contrario.

Sr. Linares—Algo vale el crédito de la Nación; cuando el empresario del ferrocarril ha exigido que la garantía sea en esos términos, porque de ese

modo levanta el capital necesario con mayor facilidad.

Sr. Vélez—Siempre es algo y muchísimo la garantía: si va solo, lleva menos crédito que llevando la garantía de la Nación. La cuestión es si conviene que se le dé la garantía que se le exige.

Sr. Linares—Yo digo que conviene dársela.

Sr. Presidente—Observo al señor Senador que no se puede seguir dialogando.

Sr. Linares Decía al señor Senador que yo creo que conviene que el ferrocarril se haga; si no fuera así no nos ocuparíamos absolutamente del proyecto.

Mi punto de partida es la conveniencia de esta obra; luego, si es conveniente, es necesario que pongamos la concesión en condiciones de que pueda levantarse el capital necesario para que ella se realice, y no nos suceda lo que con el contrato del señor Oliva, sancionado en días pasados, que será un contrato que quedará escrito en el papel, pero que la obra á que él se refiere no se llevará á cabo jamás. Si no queremos perder el tiempo en concesiones ilusorias, yo creo que debemos buscar los medios de que ellas se pongan en práctica.

Sr. Molina—El año pasado yo voté en contra de esta disposición. Ahora desearía que el señor Senador por Salta me explicara, cuáles serían las consecuencias que se seguirían del mal resultado que tuviera la ejecución del inciso 4º. Dice este inciso: el dinero que se obtenga por medio de este empréstito, será depositado en una casa bancaria, á disposición del Poder Ejecutivo ó de su agente... Supongamos que el Poder Ejecutivo fuese omiso en las diligencias necesarias para que se haga este depósito y el dinero se perdiera, tendría responsabilidad la Nación? Creo que sí; mientras que por la reforma introducida por la Cámara de Diputados queda li-

bre enteramente la Nación de toda responsabilidad.

Sr. Linares—Daré al señor Senador una explicación. Yo creo que la Nación no será responsable, por cuanto dice terminantemente el inciso 2º, que «la Nación garante por el término de 20 años al interés del 7 por ciento anual á las acciones ó títulos que representen el valor kilométrico de cada sección entregada al servicio público, desde el día en que esto tenga lugar, y no antes...»

Y luego en otra parte, dice también: «Esta garantía acordada en los términos de la modificación anterior, se pagará sobre el capital que cada una de estas secciones represente, desde que estén concluidas y entregadas al servicio público (las secciones) y no antes, siendo de cuenta de la empresa abonar los intereses de los títulos que haya emitido... *Se declara que la Nación no garante su amortización ni responde de ella.*»

Se declara que la Nación no garante etc. Esto importa que el compromiso de la Nación es pagar el interés desde que estén las secciones entregadas al servicio público, y no antes y si esta es la obligación de la Nación, quiere decir que en el mero hecho de ser entregadas al servicio público las secciones del ferrocarril, está perfectamente constatado que se han invertido debidamente los fondos obtenidos con las acciones ó títulos emitidos bajo su garantía moral.

Sr. Molina—Esto no importa más que una teología económica. A qué viene esta obligación de intervenir en el depósito de los fondos, si no importa una responsabilidad al que se obliga á ello? Me parece que la obligación de vigilar la responsabilidad de la casa bancaria donde se depositen los fondos, impone cierta obligación moral á quien es encargado de ese depósito.

Más, entre la ejecución de la obra y el empréstito va á correr un gran plazo,

el Poder Ejecutivo durante él tendrá que ejercer una constante vigilancia sobre el dinero en depósito, para evitar pérdida ó malversación, y si por algún incidente que no esté en sus facultades evitar, ó por descuido de su agente, el dinero se distrajesa en otros objetos, el Poder Ejecutivo ó la Nación serian responsabilizados por esta falta.

Porque hay la obligación colectiva de cuidar estos fondos: la Nación en este caso, cuando menos, quedará en la situación de una casa de depósitos donde se coloca dinero á guardar, y tendrá que probar su absoluta inocencia: Como esto podría dar lugar á cuestiones, y la reforma de la Cámara de Diputados evita todos estos inconvenientes, y no me satisfacen las explicaciones dadas por el señor Senador por Salta, insistiré en mi voto anterior.

Sr. Cortés—Pido la palabra, precisamente, señor Presidente, para apoyar lo mismo que está sosteniendo el señor Senador por Catamarca, de que es mucho más favorable á la Nación, la sanción de la honorable Cámara de Diputados, que la anterior del Senado.

Si se comparan las dos sanciones, es manifiesta la diferencia entre una y otra, el Senado quería proporcionar al señor Clark, empresario del ferrocarril, su crédito para que levantara fondos, prestando anticipadamente la garantía del interés de esos fondos por 20 años, seguramente los fondos se habrían de emitir mucho antes que la obra se terminase, ni se hubiese empezado quizá.

Esto está expresado en el mismo artículo del Senado; pues se supone que el empresario ha de obtener dinero con la garantía de la Nación antes de dar principio á la construcción del ferrocarril, y por esto se le manda depositar esos fondos en un Banco, adoptándose mil precauciones para que ese dinero no fuese mal invertido, porque indudablemente, señor Presidente, que si esos fondos se perdiesen ó malversasen, sería un perjuicio muy grande para la Nación; que-

daría ya comprometida mediante la garantía que había prestado anticipadamente, aún cuando la obra no se realizase.

El pensamiento de la honorable Cámara de Diputados es completamente diverso y mucho mejor en mi concepto.

La Cámara de Diputados no asiente á prestar anticipadamente la garantía y la limita, haciéndola empezar á regir recién desde que se entregue al servicio público cada sección del ferrocarril.

Esto, fuera de toda duda, es mil veces más seguro para la Nación, porque la salva de toda eventualidad; y si la obra no se verifica, á nada se ha obligado.

Por otra parte, entregada una línea al servicio público, es entonces mucho más fácil proceder á su tasación y emitir los bonos por un valor igual al que resulte de esta tasación; mientras que todas estas operaciones anticipadas envuelven peligros, pues en todas ellas caben grandes abusos.

Sobre todo, puede llegarse á este resultado: que la Nación quede comprometida y que la obra no se verifique.

Mejor es, pues, la sanción de la honorable Cámara de Diputados que limita la garantía, empezando á regir solamente desde que la obra sea construida; mientras que la sanción del Senado, por más precauciones que tome, por más cláusulas que establezca para evitar la malversación de los fondos, nunca llegará á impedir todo peligro.

De mi parte, opino como el señor Senador por Catamarca, y voy á aceptar la modificación de la honorable Cámara de Diputados.

Sr. Presidente—Se va á votar si está suficientemente discutida la modificación.

—Se votó y resultó afirmativa.

Sr. Presidente—Va á leer el señor Secretario la sanción de la Cámara de Diputados y la de la Cámara de Senadores.

—Se leyó la modificación 3ª.

Sr. Bárcena—Pido la palabra, para hacer una pregunta.

Deseo saber si el interesado ha convenido en la sanción de la Cámara de Diputados.

Sr. Igarzábal—Sí, señor; el interesado preferiría la sanción del Senado, pero se conforma, en último caso, con la que la Comisión del Interior aconseja.

Sr. Presidente—Se va á votar, si se acepta ó nó esta modificación.

—Se votó y resultó afirmativa, leyéndose en seguida la 4ª, correspondiente al inciso 2º del mismo artículo 3º.

Sr. Igarzábal — Este inciso en el proyecto del Senado, señor Presidente, en parte ya no tiene razón de ser.

Él dice que el empresario depositará en el Banco de Londres las cantidades necesarias para hacer el servicio de los papeles de crédito que emita para levantar el capital necesario para la construcción de la línea; y esto se dice bajo el concepto de que rijan las bases anteriores ya suprimidas. Por consiguiente, esta parte no debe quedar, una vez aceptada la modificación sobre la garantía.

La otra parte del inciso sancionado por el Senado, dice que la Nación pagará la garantía desde el día en que se entregue al servicio público cada sección del ferrocarril, y que no garante la amortización de los títulos y acciones de la empresa.

Esto tampoco tiene razón de ser ya, desde que se ha sancionado el inciso anterior, en que está comprendido lo mismo de una manera más precisa, pues dice claramente que queda entendido que la Nación no garante, en manera alguna, la amortización de títulos y acciones, siendo entendido que la garantía se pagará desde el día en que las secciones estén entregadas al servicio público.

Todo esto se ha sancionado antes, y no puede ni debe repetirse, como para que fuera bueno que subsista la sanción de la Cámara de Senadores.

Lo que queda del inciso del Senado, es la parte en que se expresan cuáles son las secciones en que se ha de dividir este ferrocarril.

La Cámara de Diputados ha establecido una modificación en esa parte, estableciendo que el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el concesionario, fijará las secciones.

La Comisión del Interior aconseja la adopción del expediente indicado en el proyecto de la Cámara de Diputados, porque cree, señor Presidente, que tratándose de un ferrocarril tan largo, dividido en tres grandes secciones, es conveniente no fijar desde ahora las subsecciones, diré así, en que deben dividirse para ser entregadas al servicio público.

Convendrá tal vez á los intereses de los pueblos á que esta línea va á servir, que las secciones sean más cortas, para que cuanto antes mejoren sus condiciones y exporten sus productos con más facilidad. No debe, pues, consignarse en la ley la designación de secciones tan largas como las que, señalaba el proyecto del Senado, porque, repito, puede ser conveniente á los intereses de los pueblos que esas secciones sean más cortas. Sancionada la base de la Cámara de Diputados, queda librada á la resolución del Poder Ejecutivo de acuerdo con la empresa, la extensión de esas secciones.

Por consiguiente, creo que no hay inconveniente en que esta base sea aceptada.

Sr. Presidente—No haciéndose observación á esta base, queda aceptada.

—Se leyó en seguida la 6ª de la Cámara de Diputados, correspondiente á la 5ª del Senado.

Sr. Igarzábal—Esta modificación tampoco puede presentar ninguna dificultad, puesto que consiste solo en haber suprimido las últimas palabras del inciso del Senado, que dice, que cuando la garantía se pague en fondos públicos

será al precio corriente en Londres y cuando sea en dinero efectivo, podrá hacerse en esta ciudad.

Esto lo dice el contrato en su artículo 5º y la Cámara de Diputados ha querido evitar la repetición de esos términos.

Por lo demás, el proyecto del Senado dice que el pago de la garantía se hará semestralmente, y en esa parte la Cámara de Diputados lo ha aceptado.

Sr. Presidente—No haciéndose observación, queda aprobada esta modificación.

—Se leyó en seguida la base 7ª correspondiente á la 6ª del Senado.

Sr. Igarzábal—La modificación consiste, señor Presidente, en haber introducido dos restricciones al proyecto sancionado por el Senado, dos restricciones que la Comisión acepta, porque son en parte una consecuencia de la forma de la garantía, y en parte una medida de previsión que escapó al Senado cuando sancionó el proyecto.

Dice la primera parte, que esta empresa entregará semestralmente á la Nación todo el excedente del producido del ferrocarril, después de descontar el cincuenta por ciento que, por el contrato, tiene la empresa para los gastos de explotación.

Como la Nación garante y pagará semestralmente el interés de los títulos que representan el valor del ferrocarril, la Nación tiene el derecho de tomar semestralmente las entradas que hayan de aplicarse á interés del capital.

Esto no estaba establecido en el proyecto del Senado, y así la Cámara de Diputados ha complementado bien la estipulación sobre la garantía y sus consecuencias.

La segunda restricción consiste, en que el fondo de reserva que mandaba formar el proyecto del Senado, no tiene límite alguno: puede llegar á ser un millón y, tal vez, mucho más que esta

cantidad y, sin embargo, la Nación estaría retenida en el cincuenta por ciento destinado á esa reserva, de obtener la devolución de lo que hubiera pagado por la garantía. Se limita, pues, el fondo de reserva á solo quinientos mil fuertes por el proyecto de la Cámara de Diputados.

Esta es también una restricción á las ventajas que el concesionario había obtenido por la sanción del Senado: y como es indudable que así es más conveniente á los intereses del país, la Comisión cree que la modificación debe ser aceptada.

Sr. Presidente—No observándose esta modificación, se da por aprobada.

Sr. Igarzábal—Aquí me parece llegado el caso de tratar del artículo 8º del contrato, ó más bien dicho de la base 7ª modificando ese artículo.

La Comisión cree, señor Presidente, que el Senado no debe aceptar la supresión que la Cámara de Diputados ha hecho de esta base, y las razones en que se apoya son muy obvias.

Suprimida, como lo ha hecho la Cámara de Diputados, la base 7ª, queda vigente el artículo 8º del contrato que dice que, desde la época en que el ferrocarril produzca 7 por ciento hasta que produzca el 12, los empresarios tienen completa libertad para establecer las tarifas.

Es verdad que ese mismo artículo prescribe que el Poder ejecutivo fijará las tarifas mientras dure la garantía, y es también verdad que allí se estipula que después que el ferrocarril produzca el 12 por ciento esas tarifas se harán de acuerdo con el Gobierno de la Nación; pero aun así, comparando este artículo, con el inciso que sancionó el Senado, la Comisión cree que es mucho más conveniente la reforma que hizo el Senado.

El inciso de esta Cámara establece que durante los dos primeros años siguientes á la conclusión de cada sección, los empresarios fijarán las tarifas

y que en lo sucesivo, sin límite de tiempo, se formarán de acuerdo con el Poder Ejecutivo.

Comparando, pues, los dos artículos, se encuentra la diferencia siguiente: que por el contrato vigente si pasara la supresión que propone la honorable Cámara de Diputados, los concesionarios tendrían la más completa libertad para establecer las tarifas durante todos los años que pasaran desde la época que el ferrocarril produzca el 7 por ciento hasta que produzca el 12 y como de seguro, se necesitan muchísimos años para que esta línea produzca tan alto interés, es evidente que sufrirá, por largo tiempo el país las tarifas que de cualquier modo quieran establecer los concesionarios; mientras que si insistimos en la sanción del Senado, no estaremos á merced de esas tarifas, sino en los dos primeros años siguientes á la conclusión de la línea.

Es, pues, evidente que hay más garantía y más conveniencia en la modificación del Senado, que en lo que quiere la Cámara de Diputados y es por eso que la Comisión aconseja á esta Cámara que no admita la supresión de la base 7ª propuesta por aquélla.

Sr. Cortés—Podría leerse, señor Presidente, esa base.

Sr. Secretario—Dice así: «Artículo 10 8º Que durante los dos primeros años siguientes á la conclusión completa de cada línea férrea, la empresa fijará las tarifas que creyese convenientes, y en lo sucesivo lo hará de acuerdo con el Poder Ejecutivo.»

Sr. Igarzábal—El artículo 8º dice que el Poder Ejecutivo durante el término de la garantía, fijará también cuando ellas produzcan el 12 por ciento al año; esto quiere decir que el contratista queda completamente libre para fijar las tarifas que le convenga, durante todo el tiempo en que la línea no produzca sino desde 7 hasta el 12 por ciento; y como seguramente han de pasar, como he dicho antes, muchísimos años,

antes que tal cosa suceda, es preferible establecer que solo son dos años los que el empresario podrá aprovechar con tarifas exclusivamente suyas.

Sr. Cortés—Efectivamente, parece mejor la sanción del Senado, puesto que ofrece mayores garantías, dando intervención al Poder Ejecutivo en un asunto que afecta inmediatamente los intereses de la Nación.

Sr. Presidente—Noto que no se hace observación en contra de lo que propone la Comisión, y por consiguiente, parece que el Senado no acepta la disposición de la base 7ª, que es la modificación del artículo 8º, sancionado por esta Cámara.

Sr. Secretario—Desechada la base 7ª y quedando subsistente el artículo 8º del Senado, hay que variar la numeración de los artículos.

Sr. Igarzábal—Sí, señor.

Sr. Secretario—La base 8ª de la Cámara de Diputados, que viene á ser ahora la 9ª, modifica el artículo 9º dice así:

—Se leyó la base 8ª del proyecto del Senado y la 9ª que es la correspondiente del proyecto de la Cámara de Diputados.

Sr. Igarzábal—Este inciso es el mismo en la sanción de las dos Cámaras; no hay más diferencia que en la última parte del proyecto del Senado que dice: «que los estudios serán cedidos gratuitamente al señor Clark» y el de la Cámara de Diputados que serán puestos á disposición de éste.

La Cámara de Diputados no ha querido que se entregasen en propiedad al señor Clark. La Comisión cree que realmente puede ser conveniente no hacer este regalo, porque si alguna vez, lo que no espero, el señor Clark no puede hacer este ferrocarril, el Gobierno tendrá esos estudios para servirse de ellos á fin de hacer construir la línea por otro empresario.

Sr. Cortés—La reforma suena de otro modo, lo que me parece que hay

en esto es no cederse gratuitamente los estudios y planos, como se proponía, ahora solo se le proporcionan pagando lo que han costado; pues que por lo demás desde que se le proporcionan sin costo, aunque no fuese en propiedad, bien podría tomar copia y en este caso le valdría lo mismo al empresario que si se los regalasen.

Lo que parece importar la reforma que examinamos, es que ahora no se cedan gratuitamente dichos trabajos.

Sr. Rocha—Así lo entiendo yo, porque la Nación gastó en esos planos y hay una reclamación pendiente.

Sr. Igarzábal—La interpretación que se ha dado á esta sanción en la Cámara de Diputados, es que estos estudios serán prestados al señor Clark, no entregados en propiedad.

La Comisión entiende que esta redacción expresa eso muy claramente y si fuera así la interpretación que en la votación le dieran los señores senadores, la Comisión aconsejaría al Senado que insistiera en su sanción anterior, porque en verdad, señor Presidente, esos estudios y planos han dejado de tener su importancia después de los estudios hechos últimamente. Además, por este mismo proyecto está ya establecido que la línea ha de desviarse en parte, lo cual agregado á lo dicho antes, que está probado ya que los planos del señor Elía no sirven para hacer este ferrocarril, aunque no se autorizara desvío alguno, hacen que sea injusto el exigir al señor Clark el pago de ellos.

Esos estudios y planos pueden servir como datos para ilustrar á los ingenieros que van á perfeccionar el trazado; pero no pueden servir para que por ellos se haga la línea. Tan es así, señor, que hay diferencia de un 32 por ciento entre los valores que arrojan esos planos y los valores contratados con el señor Clark.

Son planos exagerados, son planos mal hechos, y no sería justo que este contratista pagara el valor de ellos, aun-

que le hubieran costado al Gobierno mucho dinero.

Por consiguiente, si la votación de algunos Senadores aceptando el proyecto de la Cámara de Diputados, hubiera de entenderse en el sentido de que el señor Clark tiene que pagar los planos, yo pediría á nombre de la Comisión que la Cámara insista en su anterior sanción, para que se proporcionen gratuitamente.

Sr. Rocha—Entonces no le van á servir esos estudios al señor Clark, si son exagerados.

Sr. Igarzábal—Esta cláusula se ha sancionado porque es necesario decir algo de estos planos, puesto que por el contrato el señor Clark se obligaba á pagarlos. Es necesario decir algo en modificación al contrato, ya sea estableciendo que se presten ó que se cedan gratuitamente; porque, vuelvo á asegurar, la Comisión tiene la convicción de que esos planos no sirven.

Sr. Rocha—La verdad es que estos son los datos preparatorios y estudios que sirven siempre á las empresas de base, y es natural que desde que el señor Clark es el que va á hacer la construcción de esta obra cargue con estos gastos preparatorios, como se establece en el contrato; á lo menos que se dé una razón plausible para exonerar al señor Clark de ese gasto y que pese sobre la Nación.

Sr. Igarzábal—Está resuelto por las dos Cámaras, señor Presidente, que esta línea se ha de desviar del trazado hecho por el señor Elía. La misma base que está en discusión lo dice, porque así lo aconsejan los nuevos estudios hechos y la experiencia en la parte que se ha construido del ferrocarril Andino. Si eso es así, si esos estudios no sirven, ¿cómo sería equitativo ó justo hacerlos pagar por el señor Clark?

Si estas divergencias han de ir á la ley, sobre la manera de entender la cláusula de la Cámara de Diputados, yo preferiría que el Senado insistiese

en su sanción anterior; no queda otro camino, si es que la modificación de la Cámara de Diputados ha de ser materia de una interpretación diferente de la que allí se le ha dado.

Sr. Rocha—Me permito observar que no se determina terminantemente que se ha de cambiar la dirección, sino por el contrario que se puede cambiar; esto es únicamente facultativo, y yo simplemente trato de expresar cuál es el alcance de la ley en este caso.

Yo entiendo que no es conveniente relevar al señor Clark de este gasto; en la redacción de la Cámara de Diputados se suprime la palabra *gratuitamente*, y se califica perfectamente, á mi juicio, lo que se quiere expresar, porque en la redacción del proyecto del Senado al emplear la palabra *gratuitamente*, lo que importa es relevar al señor Clark de una obligación; y yo he de votar por la sanción de la Cámara de Diputados, porque no hay razón de relevar al contratista de ese gasto.

Sr. Igarzábal—Yo entiendo así; el alcance que la Cámara de Diputados ha dado á esta base al votarla, ha sido el que yo le doy...

Sr. Rocha—No sería la Cámara, porque hablarían dos ó tres diputados.

Sr. Igarzábal—Fué la Cámara, porque esa fué la inteligencia dada por el miembro informante de la Comisión, y es sabido que la inteligencia en una ley, es la que le dan los que han recomendado su sanción, con la explicación que ellos dan.

Sr. Rocha—Lo natural es suponer que la inteligencia ha sido otra; porque lo mismo sucedería aquí á los señores senadores; el señor miembro informante le ha dado esta aplicación.

Sin embargo, yo he tenido la intención de votar en favor de esta modificación desde que ví las dos redacciones, porque no establece que esto será gratuitamente.

Sr. Igarzábal—Yo siento que el voto del señor Senador falte á esta base,

con el sentido necesario para que se haga justicia, porque es preciso que el señor Senador tenga en cuenta que en nuestro país nunca se han hecho ferrocarriles sacándolos á licitación y obligando...

Sr. Rocha—Hay muchos modos de hacer ferrocarriles. Antes se daba la parte fija de la línea; este sistema se usaba en los primeros tiempos en la mayor parte de los ferrocarriles que se hicieron en Francia.

Sr. Igarzábal—Yo he leído algo, señor, sobre cómo se ceden las líneas en Francia. Allí el gobierno es el que hace los estudios.

Sr. Rocha—En la parte fija de la línea, no en los terraplenes.

Sr. Igarzábal—Y puedo asegurar que no hace pagar esos estudios.

Sr. Rocha—Mi objeto es solamente demostrar á la Comisión, que hay diversas maneras de hacer estas líneas, y que no podría establecerse como regla el que los estudios sean por cuenta del Gobierno, porque en otros países se haga así.

Entre nosotros mismos, tenemos ferrocarriles contruidos, unos con estudios costeados por el Gobierno y otros no.

Sr. Vélez—Yo he de votar en el sentido que indica el señor Senador.

Sr. Torrent—Y yo también.

Sr. Cortés—Quiero solamente observar al señor miembro informante, que por más explicaciones que se den, no es posible desvirtuar el sentido claro y genuino del artículo en discusión.

Si se tiene en vista que, por el contrato el señor Clark se obligaba á pagar estos planos; que el Senado en su proyecto lo exonera de ese deber; y en fin, que en la reforma introducida por la honorable Cámara de Diputados, se suprime la cláusula en que se decía que se entregarían gratuitamente los expresados trabajos al empresario, esto claramente significa, que el señor Clark debe pagar los planos y los estudios.

Por más explicaciones que se den,

pues, en diverso sentido, nunca tendrán valor, ante el texto del artículo y los antecedentes del asunto.

Sr. Igarzábal—Para que hubiera de entenderse que el señor Clark debía pagar al Gobierno el valor de los planos, sería necesario suprimir esta base, porque entonces quedaría vigente el contrato en esa parte.

Hay que elegir entre la base del Senado y la de la Cámara de Diputados. Las dos son modificaciones al contrato y no pueden entenderse, de cualquier manera que vengan las palabras, sino como una modificación á la obligación de pagar esos planos.

La Comisión, por otra parte, aconseja que se acepte la base, porque entiende que lo que significa es, que esos planos serán prestados gratuitamente al señor Clark.

Sr. Argento—Yo no creo que hay inconveniente en que se dé esa interpretación á la sanción de la Cámara de Diputados.

Por el contrato se establece que el señor Clark abonará estos planos, por la sanción se dice que se le entregarán gratuitamente, y no hay inconveniente creo, en que la Cámara de Diputados proponga como modificación, que se le entregarán solamente prestados.

Yo creo que esa es la verdadera inteligencia que debe darse á la sanción de la Cámara de Diputados, y en ese sentido, yo he de votar por ella.

Sr. Cortés—Creo, señor Presidente, que no puede ser la que se da, la inteligencia de la honorable Cámara de Diputados, porque entonces toda la cuestión vendría á consistir en 40 ó 50 pesos, que costaría la copia de esos planos, desde que en el contrato primitivo del señor Clark, se le obligaba á pagar el valor de esos estudios.

Sr. Igarzábal—¿Y por qué se modifica entonces, esa parte del contrato?

Sr. Cortés—Dándole la interpretación que he indicado, he de votar por la reforma de la Cámara de Diputados.

—Se votó si el punto estaba suficientemente discutido y resultó afirmativa.

—En seguida se aprobó la reforma de la Cámara de Diputados.

—Entró en discusión la reforma 9ª, que pasa á ser 10ª, referente al artículo 11.

Sr. Igarzábal—Esta base es nueva, no existía en el proyecto sancionado por esta honorable Cámara, y tiene únicamente por objeto abrir la puerta en el contrato Clark, para que la Nación pueda hacer con sus propios recursos ó de otro modo, la sección de ferrocarril que aquí se señala.

Se ha creído, señor Presidente, por la Cámara de Diputados, que hasta que el señor Clark realice su empresa, podría encontrarse un medio de hacer parte de este camino, de una manera más breve y entonces se le ha exigido al señor Clark que para ese caso cada parte de la concesión que se le hizo, á fin de que su contrato no sea un estorbo para que el ferrocarril se acerque á los pueblos de Cuyo cuanto antes. Esto es lo que significa la nueva modificación de la Cámara de Diputados, y la Comisión cree que siempre es conveniente que subsista este derecho de la Nación para hacer parte de esa línea, si tuviera los medios de hacerla en menor tiempo que el señor Clark. Es una ventaja para el país: con esta base no se pierde nada y puede ganarse mucho, llegado el caso previsto en ella.

Sr. Cortés—Desería que el señor miembro informante nos dijera, en pocas palabras, cuándo el señor Clark, según el contrato, debe principiar la construcción de esta obra?

Sr. Igarzábal—Seis meses después que el gobierno haya aprobado los planos que él presente.

Sr. Cortés—¿Y esos planos están ya presentados?

Sr. Igarzábal—Sí, señor, están presentados.

Sr. Cortés—Y si no fuesen aprobados ¿qué habrá sucedido? ¿en qué tiempo deberá presentar otros?

Sr. Igarzábal—El Gobierno, por la base 9ª modificación al artículo 11, tendrá que acordar plazo para comenzar los trabajos.

Este inciso impone al Poder Ejecutivo la obligación de señalar, de acuerdo con el señor Clark, este plazo dentro del primer año siguiente á la modificación del contrato. Es decir que si este proyecto es convertido en ley en este mes de septiembre, antes de septiembre del año próximo tendrá que haber cumplido con este deber, que ha retardado hasta ahora, por el aplazamiento en que el Congreso tenía la modificación á este contrato.

Sr. Presidente—Como no se hace observación á esta modificación queda aprobada.

—Se leyó la 10ª modificación, que corresponde á la 11ª.

—Fué aprobada.

—Se leyó la 4ª del Senado al artículo 4º.

Sr. Igarzábal—La base del Senado ha sido modificada por la Cámara de Diputados, ampliando las obligaciones del concesionario con el propósito de asegurar más la empresa al país, sometiéndola á sus leyes y teniéndola á disposición del Gobierno á los efectos del contrato, y para todos los incidentes que surjan por él; por eso la Comisión ha creído que es mucho más conveniente preferir esa redacción que la del Senado.

La Cámara de Diputados ha agregado á esta base una cláusula más, que consiste en obligar á la empresa á que lleve su contabilidad en idiona nacional, cosa que no había hecho el Senado.

Estas restricciones para la empresa consultan muy bien los intereses del país, y por eso la Comisión cree que debe aceptarse toda la base modificada.

—No haciéndose observación, se dió por aprobada.

—Se leyó la 11ª, ahora 12ª, con modificación.

Sr. Igarzábal—Esta base es nueva, señor Presidente, no estaba en el pro-

yecto del Senado. Para la Comisión del Interior es muy aceptable porque el honorable Senado, al cambiar la trocha de esta línea, había olvidado el establecer que debe haber cambiado en el peso de los rieles, en tren rodante y en todos los demás accesorios de un ferrocarril, como corresponde á esta trocha ancha; por consiguiente, esto que es consecuencia del cambio de trocha debe aceptarse ahora.

—Se dió por aprobada esta modificación.

—Se leyó la modificación 12, al artículo 18.

Sr. Igarzábal—Entre estas dos bases no hay diferencia fundamental; la Cámara de Diputados no ha hecho más que expresar mejor el pensamiento.

—No haciéndose observación, se dió por aprobada, leyéndose la modificación 13ª ahora 14ª, al artículo 21.

Igarzábal—Referente á esta modificación no tengo otra cosa que decir que lo que he manifestado respecto á la anterior: solo se ha dado mejor forma al pensamiento del Senado.

—Se dió por aprobada.

Sr. Secretario—La 12ª modificación parece que ha sido suprimida por el Senado.

Sr. Cortés—No está suprimida, viene después.

Sr. Igarzábal—Aquí viene un artículo nuevo, introducido por la Cámara de Diputados, con el objeto de establecer que los contratos celebrados por la empresa para ejecutarse en el país, serán sometidos á las leyes de la República. Aunque el código dice esto muy claramente, se ha observado, señor Presidente, que no faltan dificultades en su aplicación á las empresas de ferrocarriles, por cuanto se cree erróneamente que los contratos de empresas extranjeras con el gobierno, participan de ciertas garantías del derecho internacional en limitación de la jurisdicción, á favor de los intereses de esas empresas.

Para salvar esas dificultades, la Cámara de Diputados ha introducido este artículo, que á la verdad faltaba en el proyecto del Senado.

Siendo esto una garantía más para la Nación, la Comisión cree que la Cámara debe aceptarla.

Sr. Cortés—Desearía alguna explicación del señor miembro informante de la Comisión.

Supongo que aquí se habla de empresas que han celebrado contrato en el país ó que deben cumplirse en él, y entonces está muy bien que queden sometidos á las leyes de la República; que si esos contratos se han hecho en países extranjeros y para ejecutarse fuera de la República, no sucedería lo mismo.

Por ejemplo, si un empresario contratase rieles en el extranjero, á entregarse en Londres para la construcción de un ferrocarril en la República Argentina ¿por qué razón el contrato hecho allí había de quedar sometido á nuestras leyes?

Por otro lado ¿quién ha podido pensar nunca que una empresa, por sus propios estatutos, pueda eximirse de la jurisdicción de nuestros tribunales, determinada por las leyes?

Aquí, pues, desearía que el señor miembro informante fijase con exactitud el sentido de ese artículo, porque más tarde pudiera dar lugar á dificultades.

Sr. Igarzábal—Creo haberlo explicado.

Es notorio que se han presentado ciertas dificultades en la ejecución de algunos contratos de empresas con el Gobierno Nacional.

Muchos han pretendido sacar de sus estatutos derecho para gestionar en Inglaterra, por ejemplo, y para pagar allí los impuestos por su capital, para substraerse á la jurisdicción de los tribunales del país, cuando les conviene no contestar demandas, etc.

Este artículo tiende á aclarar dudas,

y á asegurar por todos los medios posibles, los derechos del Gobierno y del país.

Puede tener algo de redundante, pero eso no debe alarmar al señor Senador, desde que también lo acepta el empresario.

Sr. Vélez—Me parece que el artículo habla de contratos que se van á ejecutar aquí; por consiguiente, tienen que estar sometidos á las leyes argentinas, según el Código; porque no se puede explicar que pueda ser otro que el Gobierno argentino, con quien está obligado, aunque se celebren en Londres ó en otro país europeo.

Según el Código, todo contrato que se celebre en la República Argentina, debe estar sometido á su jurisdicción.

Este artículo lo explica así, y aunque sea redundante, me parece que está bien.

Sr. Cortes—Yo decía, señor Presidente, los estatutos de esa clase de empresas ó asociaciones, tendrán que ser aprobados por el Poder Ejecutivo, y si hubiesen de derogar las leyes, como sucedería en el caso de que los estatutos alterasen la jurisdicción pública, tendrían que venir al Congreso, porque nadie más puede derogar una ley que el que la hace. Así es que no veo como una empresa, fundándose en sus estatutos, pueda pretender eximirse de la jurisdicción pública, sin que aquéllos hubiesen sido aprobados por el Poder Legislativo de la Nación; en cuyo caso la cláusula que examinamos no podría tener aplicación.

Sr. Igarzábal—Es que los estatutos no dirían expresamente que se sus traen á la acción del país: la cuestión vendría después que el Poder Ejecutivo los hubiese aprobado; vendría precisamente por el silencio de los estatutos, ó del contrato sobre este punto.

Sr. Vélez—Sobre todo, señor Senador, para evitar dificultades y cuestiones, ya saben que las cuestiones tienen que resolverse por las leyes y tribunales del país. Eso es lo que tiene el artículo, y me parece que dice bien.

Sr. Argento—Yo creo también que hay algo á modificarse en el artículo, tal como está redactado.

Aquí dice:

—Se leyó:

Está bien que una ley obligue á las partes contratantes. Eso sí. Pero eso puede en otra ocasión perjudicar derechos adquiridos.

El señor Senador por Córdoba había manifestado que podía suceder muy bien que esta misma empresa tuviera que hacer contratos en el extranjero para traer materiales de ferrocarril.

Ahora bien esos individuos que hubieran contratado en el extranjero con la empresa, serían perjudicados por la disposición de este artículo, puesto que no se les permite ocurrir á aquellos tribunales.

Sr. Vélez—Estos actos no pueden tener otra jurisdicción que la argentina. ¿Cómo vamos nosotros á darle otra, si las dificultades que se susciten serán sobre obras que se verificarán aquí?

Sr. Argento—Aquí dice: «todos los actos y contratos».

Si esto es sobre actos ó contratos verificados aquí, no hay necesidad de decirlo; si es sobre actos ó contratos verificados en el extranjero, entonces hay perjuicio de tercero.

Sr. Vélez—Pero que conoce los términos de la ley y, por consiguiente, está obligado á observarla, porque ya saben que deben proceder por esa base.

Sr. Linares—Yo comprendo que no se refiere á contratos de materiales, sino á la modificación introducida en el artículo 9º, que da al Poder Ejecutivo facultad para poder contratar con alguna otra empresa las secciones de Villa de Mercedes á Villa de la Paz ó hasta Mendoza. En tal caso, dice bien el artículo que se discute, al hablar de *las empresas que deben ejecutar el contrato del concesionario*; porque puede ser una sola ó pueden ser varias. Si hablara en singular, solo la empresa en cuyo favor

se hace la concesión quedaría sometida á las leyes de la República y la jurisdicción de sus tribunales, mientras que hablando en plural están comprendidas todas las que intervengan en esta concesión.

Sr. Igarzábal—Se refiere á que puede este contratista arreglar con una empresa la construcción de terraplenes, con otra la colocación de rieles, con otra la construcción de estaciones, etc. Pueden hacerse y seguramente se harán esos contratos en Inglaterra, y, como pueden suscitarse cuestiones al respecto, prescribe el artículo que no deben resolverse en Inglaterra, donde se hayan hecho los contratos, sino aquí, donde se han de ejecutar.

Sr. Cortés—Si se refiere á actos y contratos celebrados en el país, está bien; pero, si pretende comprender los celebrados en el extranjero, sería absurdo.

—Se votó si estaba suficientemente discutida la modificación y resultó afirmativa.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo 2º.

Sr. Igarzábal—Creo que hay conformidad después de la aplicación.

Sr. Presidente—Como ha sido observado.

Sr. Argento—Pido que se vote, porque lo creo redundante.

—Se leyó nuevamente la modificación.

—Se votó si se aprobaba, resultando afirmativa.

—Se leyó el artículo 3º.

Sr. Igarzábal—La base duodécima del proyecto del Senado, establecía más ó menos lo que se consigna en ese artículo: no hay más diferencia, que la Cámara de Diputados ha ampliado el pensamiento, y, además, ha previsto que para el caso de que los dos árbitros nombrados por el gobierno y la empresa, no se conviniesen en un tercero, éste será nombrado por el Presidente de la Corte Suprema.

Sr. Argentó—Pido la palabra, para pedir explicaciones sobre esta disposición, porque ella se aparta del procedimiento ordinario y se viene á establecer que la persona que debe nombrar el tercero en discordia, sea un empleado del gobierno, que es parte en este mismo contrato.

Sr. Igarzábal—Está aceptado, señor.

Sr. Argentó—Entonces no hay nada dicho.

Sr. Presidente—No haciéndose observación, queda aprobado.

—Se leyó el artículo 4°.

Sr. Igarzábal—La diferencia está en que la redacción de la Cámara de Diputados es un poco mejor. Creo que no hay inconveniente en aceptarla.

Sr. Presidente—No observándose este artículo, y siendo el siguiente de forma, queda sancionado el proyecto. Pasaremos á un cuarto intermedio.

—Así se hizo.

III

—Vueltos á sus asientos los señores Senadores se leyó el siguiente despacho:

Vuestra Comisión de Negocios Constitucionales ha estudiado el tratado de extradición entre esta República y la del Paraguay, firmado en la Asunción por nuestro Plenipotenciario y el del Paraguay, enviado por el Poder Ejecutivo, y tiene el honor de aconsejaros la sanción del proyecto de ley, enviado así mismo por el Poder Ejecutivo.

Sala de Comisiones. septiembre 3 de 1877.

A. del Valle.—Benigno Vallejo.

Buenos Aires, agosto 17 de 1877.

Al honorable Congreso de la Nación.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de presentar á vuestra honorabilidad el tratado de extradición firmado en la Asunción por el Plenipotenciario de esta República, doctor don Manuel Derqui, y

el del Paraguay. doctor don Benjamín Aceval.

El Poder Ejecutivo pide á vuestra honorabilidad que tomado en consideración este asunto se sirva sancionar el adjunto proyecto.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

N. AVELLANEDA.
BERNARDO DE IRIGOYEN.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1°—Apruébase el tratado de extradición firmado en la Asunción por el Plenipotenciario Argentino y el del Paraguay el 6 de marzo de 1877.

Art. 2°—Comuníquese, etc.

IRIGOYEN.

TRATADO DE EXTRADICIÓN

ENTRE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY

Habiendo el excelentísimo señor Presidente de la República Argentina y el excelentísimo señor Presidente de la República del Paraguay, juzgado conveniente establecer en un Tratado el Derecho Público de ambos países, respecto á la extradición de individuos que, acusados ó condenados como criminales en uno de los dos estados, se refugiaran en el otro; han nombrado por sus respectivos Plenipotenciarios, á saber:

El excelentísimo señor Presidente de la República Argentina á su señoría el señor Encargado de Negocios de la misma República en la del Paraguay, doctor don Manuel Derqui;

El excelentísimo señor Presidente de la República del Paraguay á su excelencia el señor Ministro de Relaciones Exteriores de la misma República, doctor don Benjamín Aceval;

Quienes después de haberse canjeado sus respectivos plenos poderes y hallándolos en buena y debida forma han convenido en lo siguiente:

Artículo 1°—El Gobierno Argentino y el Gobierno Paraguayo se obligan por el presente Tratado á la recíproca entre-