

52.<sup>a</sup> SESION ORDINARIA — SEPTIEMBRE 18 DE 1875

Presidencia del señor ACOSTA

Senadores presentes: Alvarez, Arias, Bárcena, Bustamante, Colodrero, Cortés, Corvalán, Echagüe, Frías (L.), Frías (U.), García, Gorostiaga, Linares, Lucero, Molina, Oroño, Pruneda, Rocha, Sarmiento, Torrent, Vallejo y Villanueva.

Senadores ausentes, con licencia: Colombres y Navarro.

Senadores ausentes, con aviso: Bazán y Quintana.

SUMARIO

- 1.—Asuntos entrados.
- 2.—Construcción del Ferrocarril Trasandino. Consideración del despacho de la Comisión en las modificaciones propuestas por el señor Clark.
- 3.—Asuntos entrados.
- 4.—Despacho de la Comisión de Legislación en los pedidos de acuerdo para Ministro de la Corte Suprema de Justicia Federal y Procurador General de la misma. Por moción del señor senador Colodrero se consideran sobre tablas y se aprueban.
- 5.—Proyecto de ley en revisión, sobre moneda nacional. Moción del señor senador Colodrero para que se consideren sobre tablas las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados. Se rechaza.
- 6.—Continúa la consideración del asunto consignado en el número 2 del sumario.
- 7.—Sesiones diarias. Moción del señor senador Vallejo para que se celebren. Se aprueba.

—En Buenos Aires, a dieciocho de Septiembre de mil ochocientos setenta y cinco, reunidos en su sala de sesiones el señor presidente y los señores senadores arriba inscriptos, se abrió la sesión con inasistencia de los señores Bazán y Quintana, por indisposición; y ausentes de esta capital con licencia, Colombres y Navarro.

1

Leída y aprobada el acta de la anterior del 16 del corriente (51.<sup>a</sup> ordinaria), se dió cuenta de los asuntos entrados, a saber:

Mensaje del Poder Ejecutivo

Dos del 17 del corriente solicitando el acuerdo del Senado para nombrar ministro de la Corte Suprema de Justicia nacional al doctor don Saturnino M. Laspiur, y procurador general de la misma al doctor don Carlos Tejedor. A la Comisión de Legislación.

Notas de la Cámara de Diputados

De 16 del actual, acompañando en revisión del Senado el presupuesto general de 1876.

—De la misma fecha, adjuntando, también en revisión los proyectos de ley del papel sellado, tarifas postales, de aduana y de muelle en el Riachuelo, para el mismo año. Se destinaron a la Comisión de Hacienda.

Solicitud particular

De don José Hernández, en representación de don Telesforo Díaz, pidiendo el retiro de un expediente de reclamación, que presentó en 1872, y sobre el cual no había recaído resolución.

Septiembre 18 de 1875

CAMARA DE SENADORES

54ª Reunión. 52ª Sesión ordinaria

**Sr. Presidente.** — El Senado resolverá si se debe devolver.

**Sr. Arias.** — Si no hay inconveniente, que se devuelva.

**Sr. Presidente.** — No habiendo oposición por parte del Senado, así se hará.

**Sr. Frías (U.).** — Podría leerse la solicitud.

—Se leyó.

**Sr. Bustamante.** — Recuerdo, señor presidente, que este señor Díaz era proveedor de las fuerzas del ejército argentino cuando la guerra del Paraguay, y sufrió ciertos perjuicios, de los que quería hacerse cargo a la Nación. El Poder Ejecutivo desconoció la razón de su derecho; ocurrió entonces al Congreso y me parece que el Senado declaró también no haber lugar a esa solicitud. Se pasó un año y volvió a insistir, y es ese el expediente sobre el cual ya se ha hecho la luz una vez que se ha declarado que no tiene derecho a tal reclamación.

**Sr. Corvalán.** — Es exacto el relato que acaba de hacer el señor senador, pues está al corriente de ello, por haber tenido parte en los trabajos de la Comisión cuando se despachó negativamente el asunto del señor Díaz.

Este señor, mejorando tal vez sus razones, volvió a insistir, y es ese el despacho a que el solicitante se refiere y para cuya devolución no habría inconveniente ninguno, a mi juicio.

**Sr. Presidente.** — No habiendo oposición, se devolverá por Secretaría.

—Dióse lectura de otra solicitud de la sociedad Fomento Educacionista, solicitando el retiro de una presentación que por equivocación se había presentado al Senado nacional, debiendo haberlo sido ante el de la provincia.

**Sr. Presidente.** — Se devolverá también.

—Dióse lectura de los siguientes:

#### DESPACHOS DE COMISIÓN

De la del Interior, en la solicitud por privilegio para el establecimiento de una fábrica de papel de los señores Brewer y Compañía, y en el proyecto de ley en revisión acordando a don Daniel Gowland doce leguas de tierra.

—De la de Peticiones, en la solicitud del señor Iberlucea pidiendo permiso para gestionar ante los tribunales federales el derecho que

dicen a un terreno ocupado por el gobierno al construir los almacenes de aduana en la ciudad de Rosario.

**Sr. Presidente.** — Se imprimirán y repartirán.

Se va a entrar a la orden del día.

2

—Se entró en seguida a la consideración de la orden del día número 36 formada del informe de la Comisión mixta de Hacienda y del Interior en las modificaciones propuestas por el señor Clark a su contrato de construcción del ferrocarril trasandino.

—Su tenor es como sigue:

#### Honorable Senado:

Vuestra Comisión mixta del Interior y de Hacienda, encargada de dictaminar sobre las modificaciones propuestas por don Juan E. Clark, en el contrato para la construcción de dos vías férreas, una de esta ciudad a la de San Juan y otra de la de San Juan a Mendoza con dirección a San Felipe de Los Andes hasta el límite de esta República con la de Chile, después de haber estudiado detenidamente el asunto y de haber tenido repetidas conferencias con el interesado, al objeto de obtener todas las explicaciones del caso, tiene el honor de presentaros el adjunto proyecto de ley aceptando algunas de dichas modificaciones, porque ha creído que, si bien son ventajosas para el empresario, no imponen a la Nación mayores obligaciones que las contenidas en el contrato aludido.

En efecto, la primera se reduce a dar principio a la construcción de la línea en Villa Mercedes y no en esta ciudad, como dice el artículo 1º del contrato, y esta variación no sólo es ventajosa al concesionario, sino también para la Nación, porque abrevia considerablemente el tiempo en que las provincias de Cuyo han de estar ligadas con el litoral por medio del ferrocarril. La segunda varía la forma de la garantía de 7 %, estipulada en el artículo 3º, facilitando al concesionario las operaciones que tendrá que hacer en el mercado de Londres para levantar los capitales necesarios, pero no aumenta las obligaciones de la Nación, puesto que la garantía que pesa sobre ella es la misma del contrato, y no se hace efectiva sino en los mismos términos es-

tablecidos en el artículo 4º. La tercera es reglamentando el modo cómo ha de pagarse el servicio de la garantía, sobre lo cual no es bien explícito el artículo 1º. La cuarta no importa otra cosa que un aumento de tiempo para que el tesoro nacional se reembolse de la garantía, variando, por consiguiente, lo establecido en el artículo 7º. La quinta limita la facultad del Poder Ejecutivo según el artículo 8º a intervenir en las tarifas cuatro años después de terminado el ferrocarril y puesto en ejercicio. La sexta permite al empresario seguir la traza del ingeniero señor Elía, en cuanto lo permitan los nuevos estudios, tocando precisamente en San Luis, Villa de la Paz, Mendoza y San Juan, y lo exonera de reembolsar a la Nación la cantidad que ella ha pagado por dichos estudios, como se expresa en el artículo 9º. La séptima es una reglamentación del artículo 14, que fija el domicilio legal del concesionario en esta República sin variar en el fondo sus disposiciones. La octava sujeta al concesionario a las multas establecidas por la ley general de ferrocarriles, en vez de la suspensión de la garantía a que se refiere el artículo 18. La novena es una disposición común a todos los contratos de esta clase; ella se reduce a sujetar a la decisión de árbitros la diferencia que pudieran ocurrir entre el gobierno y el concesionario, lo cual no estaba determinado en el contrato.

Como se ve, de las modificaciones propuestas por el señor Clark sólo ha aceptado la Comisión aquellas que sin afectar ninguno de los puntos substanciales del contrato facilitan al concesionario la adquisición de los capitales para dar principio a los trabajos y para esto ha tenido presente que esta clase de negociaciones está sujeta en el mercado de Londres a ciertas reglas tendientes a dar mayor seguridad a los capitalistas, y que si se prescindiera de ellas no es posible tener ferrocarriles. En los contratos que ha tenido a la vista celebrados por distintas empresas de varios gobiernos de Europa y América para construir ferrocarriles con los capitales levantados en Londres, están consignadas, más o menos, las mismas condiciones contenidas en las modificaciones anteriores.

Además, cuando se celebró el contrato con el señor Clark — quien ha cumplido hasta aquí con las obligaciones que él impone — las condiciones del país eran enteramente distintas de lo que son ahora. Su crédito se encontraba perfectamente bien cimentado en el mercado de Londres porque se tenía entera fe en su estabilidad; pero los últimos acontecimientos po-

líticos que tuvieron lugar al terminar el año 74, han despertado desconfianzas que han dificultado las operaciones del señor Clark, y es menester disiparlas mostrando que la rebelión de Septiembre fué un accidente transitorio que, si bien impuso enormes sacrificios a la Nación, esto no obsta a que ella atienda sus compromisos con la misma regularidad con que lo ha hecho hasta aquí.

Por todas estas consideraciones, la Comisión tiene el honor de aconsejaros la adopción del adjunto proyecto de ley.

Sala de comisiones, Buenos Aires, Septiembre 10 de 1875.

*P. S. de Bustamante. — José B. Bárcena. — U. Frías. — S. Linares.*

En disidencia:

*Jerónimo Cortés. — Samuel Molina.*

#### 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 a San Juan y de allí a Mendoza con dirección a 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:

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

2º Al artículo 3º: Que la Nación garantiza por el término de veinte años a las acciones y títulos que la empresa emita para levantar el capital necesario, el interés del 7 por ciento anual sobre el costo de 14.800 pesos fuertes por kilómetro, en la línea de Villa Mercedes a San Juan y sobre el de 29.700 pesos en la

línea de Mendoza a San Juan hasta el límite de la República en la cordillera de los Andes, 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, y el dinero que con ellas se levante será depositado en alguna casa bancaria a satisfacción del Poder Ejecutivo o de su agente, y los libramientos que contra esos fondos se hagan, serán también intervenidos por el mismo, a efecto de que sólo puedan ser aplicados a objetos del contrato de construcción. Las cantidades que sea necesario trasladar a esta República para los desembolsos que en ella se hagan, serán depositadas a premio en el Banco Nacional o en el de esta provincia, y para su inversión se procederá también con la intervención del Poder Ejecutivo.

3º Al artículo 4º: Que la construcción de la línea de Villa Mercedes a San Juan, y de allí o de Mendoza a la cordillera de los Andes, se hará por secciones; debiendo ser la primera de Mercedes a San Luis, la segunda de San Luis a Villa de la Paz, la tercera de Villa de la Paz a Mendoza, la cuarta de Mendoza a San Juan y la quinta de Mendoza o San Juan a los Andes; si no hubiese un punto intermedio conveniente para hacer dos secciones de esta línea, 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 responder y ser aplicados al servicio de los mencionados títulos. Se declara que la Nación no garantiza su amortización ni responde a ella.

4º Al artículo 5º: Que las cantidades que el Poder Ejecutivo pague por la garantía, cuando ésta 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.

5º Al artículo 7º: Que, cuando el producto líquido de cada línea exceda del 7 por ciento el concesionario entregará a la Nación, semestralmente, la mitad del excedente en dinero efectivo o en fondos públicos hasta reembolsar por completo las cantidades que por garantía

hubiere recibido, debiendo ser la otra mitad destinada a formar un fondo de reserva a objeto de necesidades imprevistas del ferrocarril, en cuya conservación e inversión intervendrá el Poder Ejecutivo.

6º Al artículo 8º: Que durante los dos primeros años siguientes a la conclusión completa de cada línea férrea, la empresa fijará las tarifas que creyese conveniente y en lo sucesivo lo hará de acuerdo con el Poder Ejecutivo.

7º Al artículo 9º: Que la línea de Villa Mercedes a San Juan puede desviarse del trazado hecho por don Angel Elía, según los nuevos estudios lo aconsejen, la que deberá ser sometida a 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.

8º Al artículo 14: Que, sin perjuicio de ser en esta República el domicilio legal de la empresa, puede ella tener un representante legal y autorizado en esta República para los objetos del contrato.

9º Al artículo 18: Que la suspensión del pago de la garantía, como compulsión a la empresa para llenar deficiencias en el cumplimiento del contrato, sea reemplazada con las multas señaladas en la ley general de los ferrocarriles.

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

11. Agregar como un artículo del contrato que las cuestiones que se susciten entre el Poder Ejecutivo y las empresas serán sometidas a la decisión de árbitros nombrados por una y otra parte, conforme a 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.  
Sala de comisiones, Buenos Aires, Septiembre 10 de 1875.

*Bustamante. — Frías. — Bárce-  
na. — Linares. — Cortés. — Mo-  
lina.*

Ministerio del Interior

Buenos Aires, Julio 10 de 1875.

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

Don Juan E. Clark, concesionario del ferrocarril de la ciudad de Buenos Aires a Chile, por la vía de San Francisco, se ha presentado solicitando hacer al contrato celebrado las modificaciones que expresa en la solicitud que tengo el honor de adjuntar a vuestra honorabilidad.

Estas afectan de una manera substancial las disposiciones de la ley de 5 de Noviembre de 1872, y corresponde, en consecuencia, al Honorable Congreso resolver la nueva gestión.

El Poder Ejecutivo se apresura a enviar a vuestra honorabilidad este asunto, porque la construcción del ferrocarril andino habrá llegado en breve a Mercedes, y es necesario que se adopte oportunamente una resolución sobre el modo de continuarlo.

Según los nuevos informes, la sección hasta Mercedes quedará terminada en el mes de Septiembre.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

N. AVELLANEDA.  
*Simón de Iriondo.*

El Poder Ejecutivo

Buenos Aires, Agosto 14 de 1875.

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

El Poder Ejecutivo tuvo el honor de someter al Honorable Congreso las modificaciones que don Juan E. Clark, concesionario del Ferrocarril Andino, propuso al contrato celebrado para su construcción.

En la nueva solicitud que se adjunta, el señor Clark explica detenidamente su intento, y el Poder Ejecutivo piensa que vuestra honorabilidad debe tenerla presente al dar resolución definitiva a este asunto, que adquiere hoy una urgencia mayor después de la anunciada terminación de la sección del ferrocarril entre Río Cuarto a Villa Mercedes.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

N. AVELLANEDA.  
*Simón de Iriondo.*

Cámara de Senadores  
de la Nación*Complemento a la orden del día N° 36*

CONTRATO CLARK

Buenos Aires, 5 de Julio de 1875.

*Excelentísimo señor:*

Juan E. Clark, concesionario del ferrocarril de esta ciudad a las provincias de Cuyo, ante vuestra excelencia con el debido respeto expone: Que, habiendo contratado con el excelentísimo gobierno nacional, previa licitación pública celebrada en 9 de Julio de 1873, la construcción de la expresada vía férrea, en los términos fijados por la ley de 5 de Noviembre de 1872, he dado el fiel cumplimiento a las obligaciones que me impuso el artículo 1º del contrato del 26 de Enero del año último. Estaba practicando las gestiones necesarias para la realización de la obra cuando, a consecuencia de los disturbios políticos que tuvieron lugar en Septiembre último, me vi obligado a elevar a vuestra excelencia la petición de 3 de Octubre, fundada en el caso de fuerza mayor prevista por el artículo 24 del contrato, solicitando prórroga de tiempo indispensable para la organización de la empresa.

A pesar de las condiciones desfavorables del momento, me es satisfactorio poder informar a vuestra excelencia que me encuentro en aptitud de realizar esta obra de tanta importancia para el país, si, como lo espero de la ilustrada cooperación del excelentísimo gobierno y del Honorable Congreso nacional, me son concedidas las modificaciones y adiciones indispensables para llevarla a feliz término.

Estas no importan, excelentísimo señor, nuevos recargos para el Estado; tienden sólo a establecer la efectividad de la garantía ofrecida, a reglamentar la forma del pago de la misma en períodos fijos y remover las cláusulas que la desnaturalizan, haciéndola enteramente nominal.

Las modificaciones y agregaciones que por intermedio de vuestra excelencia vengo a solicitar del Honorable Congreso de la Nación, son las que tengo el honor de apuntar a continuación:

Al artículo 1º del contrato: Variar el punto de arranque, pudiendo ser desde una estación del Ferrocarril del Oeste, o de alguno de los ferrocarriles que se ligen con la ciudad y puerto de Buenos Aires, debiendo la empresa dar principio a los trabajos desde Villa Mercedes, en la provincia de San Luis, en dirección a Mendoza y San Juan, tan pronto como haya levantado

los fondos necesarios; y desde Buenos Aires, así que se resuelva por el gobierno nacional, de acuerdo con la empresa y con la vía que se elija cuál deberá ser el punto conveniente para establecer el empalme.

Al artículo 2º: Uniformar el ancho de la vía con la del Ferrocarril Andino y Central Argentino.

Al artículo 3º: La Nación garantiza, por el término de veinte años, las acciones y títulos de la empresa a razón de 7 por ciento anual sobre el capital de catorce mil ochocientos pesos fuertes (\$ f. 14.800) por kilómetro, o sean mil treinta pesos fuertes (\$ f. 1.030) de producto líquido también por kilómetro, a opción de la empresa, en la primera línea de esta ciudad a San Juan, y en la segunda sobre un capital de veintinueve mil setecientos pesos fuertes (\$ f. 29.700), o sean dos mil setenta y nueve pesos fuertes también por kilómetro. En caso de aceptarse el ensanche de una o ambas vías se elevarán estas cantidades en la proporción que corresponda, a juicio de peritos nombrados por el gobierno.

Al artículo 5º: Las cantidades que el Poder Ejecutivo pague por el servicio de la garantía, cuando ésta hubiera de hacerse efectiva las entregará en Londres, semestralmente, en fondos públicos del seis por ciento de renta y amortización anual, al precio corriente allí, o en dinero efectivo, cuando el Poder Ejecutivo lo estime así conveniente.

Al artículo 6º: Para los efectos de la garantía, se deducirá el 55 por ciento del producto bruto en una y otra vía.

Al artículo 7º: Cuando el producto líquido de cada línea exceda del siete por ciento, el concesionario entregará a la Nación la mitad del excedente, en dinero efectivo, o en fondos públicos de seis por ciento de renta y uno de amortización, al precio corriente en Londres, hasta reembolsar por completo las cantidades recibidas en razón de la garantía, debiendo la otra mitad ser destinada a fondo de reserva.

Al artículo 8º: El Poder Ejecutivo tendrá el derecho de intervenir en la fijación de las tarifas, cuando el producto líquido de la línea exceda del doce por ciento anual.

Al artículo 9º: La vía de Villa Mercedes a San Juan será construída, en cuanto los nuevos estudios lo aconsejen, según la traza estudiada por don Angel G. de Elía, cuyo trabajo facultativo será cedido por el gobierno al concesionario sin remuneración alguna.

Al artículo 14: El domicilio de la empresa podrá ser en Londres, debiendo tener represen-

tante legal en la República Argentina, en donde se harán efectivos los dividendos de las acciones que en ella se suscriban, sin gravamen alguno para los accionistas.

Al artículo 18: El Poder Ejecutivo tendrá facultad de inspeccionar por sus ingenieros, las vías férreas tanto en construcción como en ejercicio, y si resultase haberse empleado materiales de mala calidad, las estaciones y depósitos no tuviesen la capacidad que señalan los planos y el tren rodante fuese menor que el estipulado en el artículo 17 del contrato, compelerá a la empresa a suplir las deficiencias.

A los artículos 21 y 22: Hacer extensiva las concesiones acordadas a los materiales, también «a los útiles y artículos necesarios a la construcción y uso exclusivo del ferrocarril.»

Al artículo 23: Ponerlo en las condiciones hechas al Ferrocarril Central, como sigue: «Los terrenos, ya sean nacionales, provinciales o del dominio privado, que se requieran para el camino, estaciones, depósitos de combustibles, almacenes para la carga, oficinas de fábrica, depósitos de agua, y demás dependencias del ferrocarril, conforme a los planos levantados serán donados por el gobierno nacional, debiendo poner a la empresa en posesión de dichos terrenos a medida que los necesite.»

Además de las anteriores modificaciones, solicito la adición de los siguientes artículos:

Artículo 27. — Los empleados y trabajadores de la empresa serán exceptuados del servicio militar.

Art. 28. — El gobierno concede a la empresa el uso de las corrientes de agua, en cuanto fuesen requeridas para el servicio y explotación del ferrocarril, como asimismo las maderas y bosques de propiedad pública para objetos del camino o de su tráfico.

Art. 29. — Las cuestiones que se susciten entre el gobierno y la empresa serán sometidas a la decisión de árbitros nombrados de una y otra parte, con arreglo a las leyes del país.

Tales son las modificaciones que tengo el honor de someter a la consideración del Honorable Congreso.

El ejemplo ocurrido a obras análogas, en este y otros países, que han exigido tiempo para organizarse, venciendo gradualmente, una por una, las dificultades y obstáculos que se han opues-

to a su formación, viene a demostrar que ésta no ha estado exenta de contrariedades y que se encuentra hoy en el caso de solicitar del Honorable Congreso de la Nación el apoyo necesario para que su realización sea pronto un hecho.

Acordadas las modificaciones pedidas, el gobierno podría tomar las precauciones necesarias para asegurarse del debido cumplimiento del contrato, y aunque considero una garantía el hecho de que la realización de esta empresa vamos a confiarla en Londres a una casa tan respetable como los señores Baring Hermanos y Compañía, el Poder Ejecutivo podría, sin embargo, reservarse la intervención que crea conveniente, para asegurarse de la pronta y buena ejecución de los trabajos, como asimismo para informarse de que los fondos que se levanten bajo su garantía sean aplicados exclusivamente a los objetos de ese contrato.

*Juan E. Clark.*

Buenos Aires, 11 de Agosto de 1875.

*Excelentísimo señor:*

Juan E. Clark, por sí y en representación de Clark y Compañía, del comercio de Valparaíso, concesionario del ferrocarril de esta ciudad de Buenos Aires a Mendoza y San Juan, ante vuestra excelencia con el debido respecto me presento y digo: que, al elevar la petición de 5 de Julio último, solicitando algunas modificaciones a la concesión para la construcción del expresado ferrocarril, he tenido en vista la necesidad de ajustar dicha concesión a la forma establecida en el mercado de Londres para iguales concesiones de otros países, sin que esas modificaciones importen aumento de obligación por parte del gobierno.

En efecto, ninguna de ellas impone nuevos gravámenes a la Nación, y, por el contrario, consultan también sus intereses, a la vez que proporcionan al Honorable Congreso la ocasión de reducir considerablemente por ahora el monto de la garantía, permitiendo, por otra parte, establecer el ensanche de la vía para uniformarla con las líneas de los Ferrocarriles Central Argentino y el Andino, con los cuales va a quedar ligado, facilitando así la circulación de los trenes desde Rosario y Córdoba y más tarde desde Buenos Aires hasta Mendoza y San Juan.

La forma en que solicito la garantía no impone al gobierno la obligación de amortizar los títulos de la empresa, puesto que, terminando

la garantía a los veinte años por los cuales fué acordada, se limita a asegurar durante ese tiempo el interés de siete por ciento anual a las acciones y títulos que la empresa emita bajo su propia responsabilidad, sin que sean como en otros casos obligaciones directas del gobierno.

Habiéndose presentado posteriormente a mi solicitud otro proyecto que comprende una combinación por medio de la cual las vías férreas garantidas pasan a ser propiedad de la Nación después de noventa años de explotación, me cumple informar a vuestra excelencia que estoy también dispuesto a aceptar igual combinación si ella fuese de la aprobación del excelentísimo gobierno.

Finalmente, tengo el honor de llamar respetuosamente la atención del vuestra excelencia, a los artículos 10 y 11 de la concesión, y de informar a vuestra excelencia que estoy en aptitud de darles el debido cumplimiento. Las modificaciones que solicito, dentro del término de mi contrato, permitirán, si son aceptadas, acelerar o anticipar el tiempo en que deberán emprenderse los trabajos; pero, si no mereciesen la aprobación del Honorable Congreso, el contrato continuará subsistente para darle cumplimiento en la forma en que se encuentra y en los plazos anticipados, perdiéndose la ocasión que hoy se presenta de subsanar los inconvenientes que han podido notarse después de sancionada la ley de 5 de Noviembre de 1872 y que en esta fecha no fué posible prever.

Ruego a vuestra excelencia tenga a bien permitir que las anteriores observaciones sean agregadas a la solicitud y memorándum que pende ante la consideración del Honorable Congreso.

*Juan E. Clark.*

**Sr. Linares.** — Del estudio hecho por la Comisión de la solicitud del señor Clark y de todos los antecedentes sobre esta materia, resulta que ha celebrado un contrato con el Poder Ejecutivo, en virtud de la ley del Congreso del 5 de Noviembre de 1872, que se celebró previa licitación.

El concesionario señor Clark, hizo algunas observaciones al señor ministro del interior respecto de ciertas restricciones que contiene la ley, insinuando la idea de que se modifique. El señor ministro del interior le manifestó que no podía entrar en modificaciones de ninguna clase, y que, oportunamente, solicitase del Congreso esas modificaciones.

En efecto, el concesionario marchó a Londres, a levantar el capital necesario para la construcción de las dos líneas férreas, y allí,

como es consiguiente, encontró algunos inconvenientes, por cuanto el contrato no estaba de acuerdo con las prácticas establecidas en aquel mercado, y con ese motivo ha dirigido una solicitud pidiendo ciertas modificaciones que no alteran en manera alguna la esencia de la concesión, porque no aumentan ni disminuyen el valor de cada kilómetro de camino de hierro ni aumentan tampoco la garantía del gobierno: en una palabra, no aumentan de ninguna manera las obligaciones de la Nación: son simplemente modificaciones de forma. Algunas de esas modificaciones están consignadas en el informe y en el proyecto presentado por la Comisión, porque se le ha demostrado que la práctica en Londres era levantar los fondos con esas condiciones a que las modificaciones se refieren.

La Comisión ha tenido en vista los contratos celebrados en Estados Unidos, en Bélgica, en Holanda, o en Prusia, en el Brasil, en Méjico y aun aquí mismo, en la provincia de Buenos Aires, en todos los cuales están concebidas las condiciones a que se refieren las modificaciones del señor Clark. Es por eso que la Comisión ha creído que son equitativas y que deben aceptarse. En esa virtud es que presenta el proyecto que se ha leído, y como el informe escrito es bastante extenso, no diré más a este respecto, reservándome para dar las explicaciones necesarias en el curso del debate.

**Sr. Cortés.** — A nombre de la minoría de la Comisión que ha firmado en disidencia el proyecto que está en discusión, voy a permitirme manifestar el motivo o las razones que han inducido a la minoría a firmar en disidencia.

La minoría de la Comisión cree que, si este contrato se ha de hacer nuevamente bajo las condiciones que propone el señor Clark, debe sacarse a licitación, para conformarnos con la ley que lo establece así, y para que se cumpla también la resolución del Congreso a que se ha hecho referencia por el señor miembro informante de la Comisión.

No hemos encontrado razón ninguna que pueda justificar, en este caso especial, la omisión de una formalidad tan esencial; hemos creído que el principio de la licitación no debía omitirse, que, siendo un principio altamente moralizador, no hay razón alguna para que el Congreso pretenda eximirse de él.

Esa disposición tiene por objeto moralizar la administración y excluir el favoritismo y la arbitrariedad; y no puede decirse que la arbitrariedad y el favoritismo son malos en el Poder Ejecutivo y tolerables en el Poder Legislativo.

Nosotros hemos creído que en los gobiernos democráticos, tanto el Poder Ejecutivo como el

Legislativo deben estar sujetos a las leyes, y que los que la dictan deben ser los primeros en dar ejemplo de su cumplimiento.

Por otra parte, señor presidente, si en algunos casos pudiera disentirse si un contrato es susceptible de licitación o no, en el caso presente no, porque ya está resuelto que la obra a que se refiere el proyecto debe hacerse por licitación.

En cumplimiento de esa resolución, la licitación tuvo lugar, siendo preferido el señor Clark, entre nueve licitadores que concurrieron en competencia con él.

Ahora, pues, perfeccionado el contrato con arreglo a licitación, ¿es lícito alterar las bases y condiciones contenidas en ese contrato? ¿No sería esto establecer un funesto precedente que viniera a ser imposible la licitación, reservando completamente a las personas de influencia y de valimiento la celebración de los contratos? ¿A qué quedaría reducido entonces la forma de licitación? A una pura farsa, a una comedia para los que no tuvieran influencia o el favor de los poderes.

Ese contrato ha sido hecho por licitación; así ha sido perfeccionado, y ahora se proponen condiciones tales, que alteran de todo punto el contrato; de manera que no es como dice la Comisión, que no se altera la substancia o el fondo del negocio, sino, por el contrario, se altera el contrato en todas sus partes, a punto de que, aceptar esas condiciones, importa hacer un contrato nuevo, cambiando el objeto del contrato. Y digo que estas nuevas condiciones cambian el objeto del contrato, porque lo que se sacó a licitación fué la construcción de un ferrocarril de Buenos Aires a Chile, mientras que ahora se trata de construir solamente una pequeña parte de esa línea, en la distancia que media entre Mercedes, San Juan y Mendoza.

Pregunto yo ahora: ¿es con el mismo objeto este contrato que el que se celebró anteriormente? No, señor, ni está tampoco en las mismas condiciones, puesto que es mucho más gravosa la parte de la línea que atraviesa territorios despoblados y desiertos, sufriendo la competencia de otros ferrocarriles.

Si se sacase a licitación nuevamente esta línea reducida a la extensión que se propone ahora, estoy seguro de que habría muchos otros empresarios que propusieran hacerla en mejores condiciones.

Comprendo, pues, que la resolución de que se trata es una resolución gravísima, tanto más cuanto que se refiere a gastos de suma importancia; y, por consiguiente, creemos que, ajustándonos a la ley, este nuevo contrato debe sacarse a licitación, como todos los demás.

Talas son los motivos de la disidencia de los miembros de la Comisión que han firmado en contra de la Comisión en mayoría.

**Sr. Linares.** — El señor senador por Córdoba que me ha precedido en la palabra, ha manifestado las razones por las cuales él y el señor senador por Catamarca han firmado en disidencia el dictamen de la Comisión. Han dicho que se ha infringido la ley por la que se dispone que se saquen a licitación los contratos sobre ferrocarriles.

Efectivamente, la ley que he citado antes, de Noviembre del año 72, dice que deben sacarse a licitación, y en esa virtud es que el Poder Ejecutivo sacó a licitación la construcción de esa vía, y celebró el contrato con el señor Clark; pero la Comisión ha comprendido que el Congreso que ha dictado esa ley está en su perfecto derecho para reformarlo o modificarlo cuando lo crea conveniente, porque ha creído que lo único que no puede modificar el Congreso es la Constitución.

Si el Poder Ejecutivo hubiese aceptado las modificaciones propuestas por el señor Clark, habría infringido indudablemente la ley, pero no así el Congreso que la ha dictado.

Además, si la licitación es o no conveniente, es cuestión de apreciación, y puede ser conveniente en muchas ocasiones celebrar contratos sin licitación, porque se ha visto que con la licitación, muchas veces son muy onerosas para el erario.

Por otra parte, yo insisto en creer que no se han adulterado los términos de la concesión con las modificaciones propuestas por el señor Clark, puesto que el precio del kilómetro es el mismo.

Ha dicho el señor senador por Córdoba que la principal alteración consiste en que, según el contrato, el señor Clark está obligado a arrancar la línea de esta ciudad, llevarla hasta San Juan, y de San Juan unir la con el extremo del Ferrocarril de Chile, mientras que ahora, según estas modificaciones, no tiene que arrancar sino de Villa Mercedes.

La única modificación que se hace en esta parte consiste en que, en vez de principiar la construcción desde aquí, principiará desde Villa Mercedes hasta aquí.

Pero, volviendo a lo que decía, que es facultativo del Congreso reformar la ley o dictar una disposición contraria a la de otra ley que el mismo Congreso haya dictado, me bastará para probarlo, la ley de pensiones militares, que dice que las viudas o las hijas solteras de los guerreros de la Independencia tendrán

la pensión correspondiente a tal parte del sueldo del causante.

Sin embargo, hay muchos deudos de los guerreros de la Independencia, a quienes el Congreso les ha concedido pensiones graciables por no estar comprendidos en la ley, apartándose completamente de ella.

Si el Poder Ejecutivo hubiese concedido estas pensiones, habría infringido la ley, pero el Congreso no la infringe.

Igual cosa sucede en este caso: el Congreso ha dictado una ley general sobre concesiones de ferrocarriles, estableciendo los trámites que el Poder Ejecutivo ha de seguir; pero eso no quiere decir que el Congreso no pueda modificar alguna de las condiciones que él mismo ha establecido. Esto es lo que ha hecho la Comisión.

**Sr. Molina.** — El señor miembro informante acaba de decirnos que la ley de licitación es derogada por esta sanción. No sé si he comprendido mal o es esta la verdad: desearía: que me explique este punto.

¿Existe la ley de licitación, o queda derogada después de sancionado este proyecto?

Esto sería el punto de partida principal en la discusión.

**Sr. Linares.** — La ley de licitación, es decir, la ley a que refiere el contrato dice: que se mandaría construir tales y cuales líneas de ferrocarriles, sacándolas a licitación.

Esta ley tiene que cumplirla el Poder Ejecutivo en todas sus partes; siempre que se trate de construir estas líneas, tiene que sacarlas a licitación; pero si, sacadas a licitación, los concesionarios quieren que se hagan algunas reformas que alteran la ley, entonces tienen que presentarse al Congreso, y el Congreso está en su perfecto derecho para concederlas o para negarlas. No puede hacer lo mismo el Poder Ejecutivo; él tiene que cumplir estrictamente la ley.

**Sr. Molina.** — Bien, señor: entiendo que se está sentando una mala doctrina; las leyes deben ser obedecidas en todo su rigor y fuerza, y los altos poderes públicos de la Nación son los primeros que deben dar ejemplo de obediencia y sumisión a la ley, para que entonces adquiriera ella la fuerza moral que necesita para producir el bien a que está destinada.

Por las doctrinas de la mayoría de la Comisión debemos creer que la ley es una especie de comodín en manos del Congreso, que puede acomodarse a los intereses de la empresa que presente más ventajas, y siempre quedaría vigente esa ley. Este proceder tiene que traer consecuencias muy fatales.

La ley es la garantía de todos los derechos del hombre: cuando en la vuelta de una calle un asesino clava un puñal en el pecho de un hombre, la ley ha sido quebrantada, hay una víctima que deplorar; pero lo rudo de este ataque, lo brutal de la acción, ha salvado la ley, ha salvado su fuerza moral, porque la autoridad pública condena el delito y castiga al criminal. Pero no es así, señor presidente, cuando debajo del manto de la autoridad nacional, nace la facultad para desvirtuar la ley.

Entonces se produce un fenómeno raro: entonces tenemos una cosa que es y no es al mismo tiempo; tenemos una ley que asusta al débil, pero que es impotente para condenar al poderoso; tenemos un principio de doctrina corruptor que destruye todo principio moral; tenemos, en fin, un vacío que una administración regular debe llenar, porque detrás de este vacío está un fantasma aterrador que no presta servicio ninguno a la organización nacional.

Tenemos también que el Congreso todos los días estaría inutilizado a los efectos de la ley, y que la ley sólo tendría efecto para obligar al Poder Ejecutivo y no para obligar al Poder Legislativo. El favoritismo tendría que huir de las oficinas del Poder Ejecutivo para venir a buscar auxilio en las bancas de las cámaras nacionales.

Esto, señor presidente, es corruptor, y es por esa razón que nosotros hemos firmado en disidencia, porque queremos que la ley se cumpla, si ella existe.

Hemos buscado, señor presidente, si en las reformas hay algún interés económico que pudiera justificar este proceder, porque conocemos que algunas veces hay momentos tan supremos en la vida de los pueblos, que las autoridades tienen que sobreponerse a las prescripciones del derecho y de la ley para salvar principios muy fundamentales o salvar la nacionalidad de un pueblo; pero aquí no hay un motivo de economía; no hay más que servicios o favores que se quieren prestar al concesionario, que son más o menos gravosos para el Estado.

Se dice que la Nación no se obliga a nuevas erogaciones y obligaciones, pero no es exacto; la verdad es, señor presidente, que las reformas imponen nuevas erogaciones, y siempre queda una cosa, y es que la Nación, al obligarse por su primitivo contrato a pagar siete por ciento del capital invertido en el ferrocarril, tiene una persona determinada con quien entenderse y a quien entregar esos in-

tereses; pero con igual propósito la Nación tendría la obligación de buscar a todos los acreedores de sus acciones y títulos que van a emitirse y pagarlos, a exponerse a que sus agentes den otra inversión a los dineros que se destinan a esos objetos; entonces, pues, hay otras nuevas obligaciones y nuevos peligros.

Hay más todavía, señor presidente: por el contrato primitivo debe entenderse que la Nación pagaría un siete por ciento anual, y ahora se pide semestralmente.

Pero también hay una obligación, y es que el ferrocarril que produjese más del siete por ciento, según el contrato tendría que devolver el exceso al Estado, en reemplazo de los intereses que éste había entregado en pago de la garantía, pero según la reforma, sólo devolverá la mitad de ese producido:

Pero lo que es más, es que la Nación, autorizando este crédito, este empréstito, aparece como deudora, y es sabido que tanto la Nación como las casas comerciales pierden algo de su importancia mercantil, de su importancia de crédito, cuando se aumentan sus deudas.

**Sr. Frías (U.).** — Señor presidente: los miembros de la Comisión que se han presentado en disidencia, claman mucho sobre que no puede hacerse contrato alguno que no sea en virtud de una licitación conforme a la establecida generalmente para los contratos y los servicios sobre los objetos públicos.

Este es un punto resuelto, señor presidente, por el Congreso hace muchísimo tiempo, porque, efectivamente, el Congreso tiene la facultad de derogar las leyes; lo único que no puede derogar es la Constitución; y tan es así, que hace pocos días, tratándose de este asunto, dijo el señor senador por Entre Ríos: si no fuese esa facultad que tiene el Congreso, resultaría que nunca podría derogar las leyes, porque, una vez que se dieran esas leyes, siempre deberían existir.

Ese privilegio sólo lo tiene la Constitución, cosa muy sabida.

Hace poco que la misma Comisión de Peticiones, tratándose del servicio de impuesto, tratándose de un servicio que importa veinticuatro o veinticinco mil pesos al año, aconsejó lo contrario de lo que la Honorable Cámara de Diputados pide, es decir, que no se hiciese por licitación, y la Cámara de Senadores reformó en esa parte el proyecto de la Cámara de Diputados que creo ya es ley.

En los años anteriores se han hecho concesiones de esta clase: al señor Araujo, por ejemplo, de una garantía de un ferrocarril muy importante, sin licitación. Lo mismo se hizo

Septiembre 18 de 1875

respecto del señor Billinghamst, y siempre se ha hecho lo mismo. El Congreso tiene, pues, facultad para derogar las leyes que da; las únicas que no puede derogar son aquellas que importan un contrato, pero las otras sí.

A esto agregaré, señor presidente, que el señor senador por Córdoba decía que, aceptando una de las modificaciones que proponía el señor Clark, es decir, que si se le cediesen gratuitamente los planos y los estudios hechos por el señor Elías se les donaban cuarenta mil pesos. El contrato dice: 30.800 pesos es la única cantidad que se paga al señor Elías, y aun pagando esa cantidad, señor presidente, viene a resultar el precio del kilómetro, en la concesión hecha al señor Clark, menor que todas las propuestas que se desecharon, porque los 30.800 pesos divididos a lo largo de ese camino de esta ciudad a San Juan, no importa sino el aumento de 22 pesos y algunos centavos. Entonces, el costo del kilómetro vendrá a ser 14.822, es decir, siempre más bajo que todas las otras propuestas desechadas.

Esta simple observación quería hacer.

**Sr. Cortés.** — Pido la palabra.

Se dice, señor presidente, que es práctica del Congreso desviarse frecuentemente de lo prescripto en la ley que establece la licitación, y se aducen diversos ejemplos al respecto.

Nuevo en el Congreso, no conozco bien esa práctica; mas, por lo que se refiere al hecho último que se ha citado, creo que hay completa exactitud.

Si bien es cierto que respecto de las propuestas de un contrato de don Adolfo Carranza, para establecer una mensajería entre esta República y la de Bolivia, no se aceptó la licitación, la cuestión no ha versado sobre ese principio, sobre el principio de si era obligatorio o no para el Congreso mismo. Lo que se ha discutido es si la licitación era posible en el caso que se trataba; si esa ley era aplicable, y se resolvió, con mucho fundamento, que no era, porque la licitación no era posible en condiciones iguales.

El señor Carranza tenía un contrato celebrado con el gobierno de Bolivia, y había obtenido subvención, y solamente contando con esta subvención era posible aceptar la propuesta que se hacía al gobierno argentino. La subvención que iba a recibir de este gobierno no era suficiente para costear esa mensajería.

Esas propuestas hubieran sido inadmisibles para uno que no hubiese contado de antemano con la ayuda de un gobierno, como contaba el señor Carranza con la del gobierno boliviano,

según lo declaró uno de los miembros de la misma Comisión.

Esta fué la consideración que indujo al Honorable Senado a no establecer la restricción, porque no fué posible. Pero en el caso presente, sucede todo lo contrario; no solamente está comprendida en la ley de licitación, no sólo es posible, sino que hay una resolución legislativa mandando que la obra a que se refiere el proyecto se haga por licitación.

De manera, señor presidente, que se va a infringir la ley general de licitación y la ley general especial que manda que esta obra se haga por licitación. Y yo pregunto: ¿qué grandes fundamentos hay para atropellar así dos leyes y dejarlas sin efecto? Porque desde luego se reconoce, señor presidente, que es necesario infringir esas leyes. La única razón que se alega es que el Congreso pueda derogar las leyes.

Yo digo, señor presidente, que, no sólo la Constitución, sino que hay muchas leyes que no puede derogar; por ejemplo, las leyes de buen parecer, las leyes de moral, por más que quiera, no puede derogarlas; haga lo que quiera, la opinión pública ha de pasar sobre él y condenar su conducta, cuando no se ajuste a esas reglas, porque son superiores a él, y porque deben regir su conducta. Hay ciertos deberes de que no siempre podría eximirse el Congreso y son estos de la respetabilidad de las leyes de la moral y del buen parecer. Esas leyes nunca las puede derogar el Congreso.

Además, si se confiesa que vamos a derogar dos leyes, nos vamos a separar de los mejores procedimientos administrativos: y eso ¿con qué fundamento, por qué razón? ¿para favorecer a uno en perjuicio de la comunidad? No sé que haya ni el más insignificante fundamento que apoye esta resolución; para mí es de todo punto inadmisibile.

Se ha dicho, señor presidente, por el miembro informante, que en el seno de la Comisión obraban documentos que comprobaban que desde un principio el señor Clark expuso al gobierno argentino, que de la ley que se iba a votar podían surgir graves dificultades. Soy miembro de la Comisión, señor presidente, y no recuerdo conocer tales documentos. Yo pido al señor miembro informante que los haga leer por el señor secretario: a mi juicio, no existen.

Se ha citado también, señor presidente, por el miembro de la Comisión un ejemplo, para demostrar que el Congreso puede muy bien conceder un privilegio. Se dice, hay una ley de pensiones, y, sin embargo, frecuentemente, per-

sonas que no están en las condiciones de esa ley ocurren al Congreso, y el Congreso las acuerda.

Aquí no se infringe la ley, porque esa ley no dice que el Congreso no podrá conceder pensiones a personas que tengan otras razones, otros fundamentos para solicitarlas; mientras que en la ley que manda hacer los contratos públicos por licitación, dice que no se hagan sin guardarse esa forma; lo demás sería contradictorio y absurdo; y he aquí que el ejemplo que ha citado el señor miembro informante en nada se relaciona con la cuestión actual, ni se puede probar cosa alguna a su favor. Entonces, pues, si en la ley que se propone hay una completa modificación, si hay nuevo contrato acerca de una obra que se manda por resolución legislativa se haga por licitación, hay algo que favorece a personas determinadas, contra intereses de la comunidad.

Son estas dos razones, señor presidente, por que he firmado en disidencia y he de votar en contra de este proyecto.

**Sr. Linares.** — El señor senador que acaba de hablar me parece que me ha comprendido mal. Dice que yo he dicho que en el seno de la Comisión existen documentos por los que consta que el señor Clark, al hacer el contrato, manifestó que la ley esa ofrecía muchos inconvenientes.

No he dicho tal cosa: he dicho que el señor Clark ha manifestado eso en el seno de la Comisión, como el señor ministro del interior le había dicho que el cumplimiento de ese contrato ofrecía serios inconvenientes, que surgían de la misma ley a que se refiere el contrato; y preguntándole al señor ministro del interior de entonces, doctor Frías, miembro de la Comisión, también nos había manifestado que era cierto que le había dicho al señor Clark que en oportunidad hiciera una solicitud al Congreso pidiendo una modificación; que el Poder Ejecutivo no podía dar lugar a ello, por cuanto era contrario a la ley.

Por lo demás, en cuanto a lo que ha dicho el honorable senador por Córdoba, que, implícitamente, la ley de pensiones no dice que el Congreso no puede concederlas, digo que esta ley no dice tampoco, absolutamente, que pueda dejar de hacer contratos sin licitación. Desearía que me cite el artículo en que dice implícitamente que el Congreso no puede permitir que se hagan contrarios sin licitación.

Además, se ha citado por el honorable señor senador por Tucumán que, al hacer ese contrato, se ha derogado en cierta manera la ley

de contabilidad, que dice que todo contrato cuyo valor exceda de mil pesos, se saque a licitación. Este excede en mucho de mil pesos, y no se ha sacado a licitación; y el Congreso, al hacer eso, estaba en perfecto derecho.

**Sr. Cortés.** — Ya he dicho al señor senador que no recuerdo si existe o no; creo que uno de los miembros de la Comisión declaró que tenía subvención recibida del gobierno de Bolivia, y que esto indujo a muchos de los señores senadores a aceptar el proyecto, sin lo cual no hubiera sido aceptado.

**Sr. Linares.** — Yo creo que eso no es una razón, porque el gobierno boliviano puede subvencionar lo mismo que el gobierno argentino. Creo que el Congreso ha estado en su perfecto derecho para celebrar ese contrato, sin licitación, con el señor Carranza, lo mismo que lo está para hacer modificaciones al del señor Clark, siempre que las crea convenientes.

El señor Clark, hasta aquí, ha cumplido con todas las obligaciones que le imponía el contrato, y como lo que más conviene al país es que este ferrocarril se construya cuanto antes, ha creído la Cámara que es mucho mejor aceptar esta modificación que, como he dicho, no aumenta las obligaciones que este contrato establece.

**Sr. Frías (U.).** — Pido la palabra.

**Sr. Presidente.** — Está en general.

**Sr. Frías (U.).** — Para una explicación, solamente. Iba a decir que, efectivamente, es cierto lo que dijo el señor miembro informante, de que cuando yo desempeñaba el Ministerio del Interior, y celebraba el contrato que conoce el Honorable Senado, hice presente, realmente, que encontraba muchas dificultades, y que creía que algunas de las estipulaciones del contrato, obstarían a que la empresa se llevase a cabo.

Entonces fué que le dije al señor Clark que el gobierno no podría hacer otra cosa que lo que la ley mandaba; que él ocurriese al Congreso, quien le haría las modificaciones o reformas que proponía.

Las que contiene no son substanciales y conviene que se atiendan para que cuanto antes se termine el ferrocarril, que dará tan buenos resultados, sobre todo, para las provincias de Cuyo.

**Sr. Colodrero.** — Yo pienso, señor presidente, que la ley de contabilidad no se infringe, no se deroga, aun en el caso de que fueran aceptadas o admitidas las propuestas hechas por el señor Clark. Cuando más, importaría, señor presidente, esa aceptación una excepción introducida por una ley especial del Congreso

a la ley general de la materia, quedando siempre subsistente esa ley general, o, lo que es lo mismo, la ley de contabilidad en todas sus prescripciones respecto a licitación que ella prescribe.

Así, por ejemplo, en la ley de presupuesto, la ley sobre impuestos que grava tales y cuales artículos, con tal y cual impuesto. De repente se presenta un peticionario, diciendo: tales y cuales materiales, que son considerados de utilidad pública, pido al Congreso me exonere del derecho con que la ley de impuestos grava esos artículos.

El Congreso dicta una ley especial, exonerando de esos derechos a los artículos mencionados en la solicitud, sin que por eso se derogue la ley sobre la materia, ni se infrinja esa misma ley.

Así, pues, yo creo que en este caso no se deroga la ley de contabilidad, ni se infrinje esa misma ley, aun cuando fuesen aceptadas las propuestas hechas por el señor Clark.

El señor senador por Córdoba decía que esta ley que diera el Congreso sería inmoral. No, señor, absolutamente, no sería inmoral. Todas las leyes que dicte el Congreso tienen por base precisamente la moralidad; todas las leyes que dicte el Congreso tienen por base una utilidad positiva, una conveniencia pública bien evidenciada. El juicio del Congreso sólo bajo este concepto puede ser ley.

Las leyes todas llevan implícitamente ese carácter en sí; así es que, en ningún caso, pueden considerarse las leyes del Congreso como imorales o como inconvenientes; en ese carácter no se sancionan jamás.

Por esa parte, pues, creo que no habría dificultad ni inconveniencia en que pudieran discutirse y aceptarse las propuestas del señor Clark, si ellas no trajesen perjuicio a tercero.

Esta es otra cuestión a debatirse: si ellas son convenientes a los intereses generales del país.

Es a esto, señor presidente, a lo que quería referirme; porque, efectivamente, no se deroga la ley de contabilidad, y el Congreso está en su perfecto derecho, está en sus atribuciones, para poder aceptar o rechazar las propuestas del señor Clark.

No tengo más que decir.

**Sr. García.** — Señor presidente: ya esta cuestión se debatió en otra sesión, aunque más ligeramente que en ésta, y se dieron las razones que han dado los señores que sostienen la facultad del Congreso para dictar la ley en los términos en que está propuesta, y que, a

mi juicio, alcanzan el objeto que se tiene en vista. Considero que no es de más adueir una otra observación que puede comprobar o robustecer más las convicciones que hayan podido formarse a este respecto.

Señor presidente: es importante cuando se trata de la discusión de una ley y de leyes que como ésta envuelvan un pensamiento de gran utilidad para el país, se sepa de una manera clara y evidente, no solamente la atribución o derecho con que el Congreso la sanciona, sino también la justicia y la conveniencia general que procede a su sanción. Si aceptáramos en toda su extensión la doctrina que fluye de las deducciones de los señores senadores que niegan la competencia del Congreso, en ese caso, tendríamos lo que ya dije en otra sesión, la puerta completamente cerrada para toda innovación en la legislación, para toda alteración en la ley que pueda consultar o beneficiar los intereses generales de la Nación en cualquier caso especial en que la Nación debe considerar circunstancias que no ha tenido en cuenta al dictar la ley general, o que no pueden ser aplicables a todos los casos generales, en que las leyes generales rijan, sino a los casos especiales.

No puede negarse que el Congreso tiene atribuciones para modificar una ley de carácter general y permanente, cuando lo crea conveniente, y aun para exonerar del cumplimiento de ella a los que están obligados a cumplirla, en casos especiales; a esa ley, pues, que es una ley transitoria, una ley que no es de carácter general, sino especial, es más aplicable esta doctrina.

En el caso presente, la ley de ferrocarriles que establece que se contratarán por licitación, se ha cumplido estrictamente en todas sus partes; el Poder Ejecutivo sacó a licitación las líneas férreas que se han establecido por esta ley, y después de llenarse todos los requisitos consignados en ella, contrató los ferrocarriles con diferentes empresas, una de las cuales es a la que se refiere el proyecto en discusión.

La ley, pues, que ordenó la licitación está completamente concluida; era una ley transitoria que no tenía más tiempo de existencia que aquel que necesitara el Poder Ejecutivo para cumplirla en los términos establecidos por ella misma.

Así, pues, una vez cumplida esa ley transitoria y especial, las disposiciones de ella no pueden aplicarse a los casos generales, sino a

aquellos para que se dió, derogándose en la época y oportunidad que la misma establecía.

Ahora, entonces, viene esta cuestión: cumplida la ley, celebrado el contrato con arreglo a ella entre las dos partes contratantes, ¿puede ese contrato ser modificado, sin necesidad de establecer una nueva licitación respecto a la modificación? Yo creo que sí, señor presidente, porque ha sido modificada en esa parte; cualquiera que sean esas modificaciones, no se infringe en manera alguna la ley que dió origen a ese contrato, pues no se necesita de aquella sino después del cumplimiento de ésta.

Entonces, pues, al modificar los efectos de este contrato sancionado en virtud y en cumplimiento de las disposiciones de esa ley, no se altera, no se infringe, no se falta a su cumplimiento porque ya se ha verificado, y la prueba más evidente es que el Congreso mismo, respecto de este contrato, ha modificado ya, por una ley del año anterior, una de sus cláusulas sin llamar a licitación. Me refiero al plazo; el Congreso, el año anterior, otorgó un nuevo plazo o prórroga a este contrato.

Pero, ¿hay, señor presidente, injusticia, hay inmoralidad en que las partes contratantes, una de ellas que representa a la Nación, modifique un contrato de esta naturaleza ajustándolo a otras nuevas exigencias para la realización de una obra de la importancia de esta? ¿Habría justicia para ordenar que se sacasen nuevamente a licitación las modificaciones propuestas por el contratista, siendo así que este procedimiento vendría a despojarlo, por decirlo así, de derechos adquiridos?

Creo que no, y bastarán pocas palabras para demostrarlo.

Las modificaciones que se vienen a proponer ahora al Congreso, tienen por objeto facilitar la realización de una obra de grandiosísima utilidad para el país y a cuya realización estuvo siempre dispuesto el Congreso a no omitir sacrificio de ningún género para que se llevara a cabo, porque espera que los beneficios que ha de reportar, la indemnizarán sobradamente de los esfuerzos que pueda hacer.

El contratista señor Clark ha hecho inmensos gastos; ha ido a Europa a levantar la compañía que había de realizar esta obra, y después de trabajos y gastos incesantes — sacrificios que todos podemos apreciarlos bien, porque todos sabemos lo que cuesta la formación de estas empresas —, se ha encontrado con que en los mercados extranjeros no encontraba aceptación la obra, por los términos en que estaba concebido el contrato. Entonces, de

acuerdo con los capitalistas de aquel mercado, ha establecido las bases para poderse llevar a cabo la obra, y viene al Congreso a proponer la aceptación de esas modificaciones al contrato, para ponerlo en vía de realizarse, sin mayor gravamen para la Nación, sin ninguno tal vez, respecto del que antes había establecido. Entonces, pues, ¿no habría injusticia en decir: lo que ese individuo ha hecho a su propia costa y con pérdida de capitales y tiempo, líbrese a la aventura de una licitación para que otro lo adquiriera? Porque bastaría que en la licitación para que otro lo adquiriera? Porque bastaría que en la licitación alguien dijera: ofrezco hacer el camino por un peso menos por kilómetro, para que éste adquiriera la concesión, y aquél la perdiese, con lo que perdería su tiempo, capitales y derechos adquiridos.

Véase, pues, cómo no habría justicia en despojar a este contratista de un derecho que legítimamente ha adquirido, a costa de tan grandes sacrificios, y más cuando, para despojarlo de ese derecho, no se obedecía, por decirlo así, a la necesidad de cumplir estrictamente la ley puesto que esa ley ya había sido sancionada.

Entonces, pues, deduzco de lo expuesto, señor presidente, que no solamente el Congreso tiene facultad para dictar la ley que está en discusión, en este caso, sino que no habría ni inmoralidad, ni injusticia en la resolución que adoptara a este respecto; y que habría remarkable injusticia en despojar a este contratista del derecho que legítimamente había adquirido para realizar una obra que el país reclama y que, por su naturaleza, los sacrificios que su ejecución impongan, serán semilla sembrada en tierra fértil, que ha de producir en poco tiempo benéficos frutos para el país: obra cuya utilidad reconoce el Congreso y el país desea y fomenta.

En cuanto a las modificaciones introducidas al contrato, no entro a examinar si ellas son o no gravosas a la Nación; eso será de la discusión en particular; me he querido referir solamente a las facultades del Congreso, y a la justicia que habría de parte de él en adoptar un temperamento que pusiera al contratista, que ha hecho grandes esfuerzos por realizar esta obra en condiciones de realizarla pronto; y es por eso que creo que el proyecto de ley puesto a discusión en general, está perfectamente dentro de las ideas que animan a todos los honorables senadores que han hablado; porque, si bien los señores senadores miembros disidentes de la Comisión van buscando la moralidad más perfecta en la administración,

creo que la ley que a este respecto dictara el Congreso no se apartaría de ese laudable propósito que debe tenerse siempre presente.

**Sr. Sarmiento.** — Contrayéndome únicamente al solo punto de las facultades del Congreso para modificar sus leyes inderogables, puedo citar ejemplos sencillísimos de las prácticas parlamentarias en Inglaterra y Estados Unidos.

Los actos que nosotros llamamos leyes, no lo son hasta que no están aprobados por el Poder Ejecutivo; se llaman actas del Parlamento o del Congreso de tal día, y generalmente acta sobre tal materia. Es la fórmula que se da a todas las leyes; un acta de enmienda a la ley que trata de tal cosa; acta que enmienda tal otra; y a veces viene una serie de cinco actas de enmiendas de unas o las otras. Puedo decir que he visto, por lo menos una de la Legislación del Congreso americano que tenía este encabezamiento arriba: Acta que enmienda el acta... De todas las actas que han venido dictándose.

Así, pues, la primera condición que la ley puso, ¿puede ser modificada? Es claro que sí; pero que sea necesario que no se puedan modificar las otras o que, modificándolas, se deroga la ley, es mucho nuevo; es una doctrina que me parece que no es ajustada ni tiene antecedentes. Las leyes que se modifican en parte no quedan derogadas.

**Sr. Cortés.** — Pido la palabra.

**Sr. Presidente.** — Ya la he concedido dos veces al señor senador; pero como es miembro disidente, y ya otras veces he procedido así, la concedo al señor senador.

**Sr. Cortés.** — Por esa razón creía que tenía derecho a pedirla.

Me parece que no puede ser materia de discusión la de saber si el Poder Legislativo puede revocar una ley en general o modificarla. ¿Quién puede negar esto?

Es punto que está fuera de discusión. Pero las leyes de privilegio difícilmente se explican y justifican en el régimen democrático, y si es verdad que vienen a estrellarse contra los principios generales administrativos, así como contra los principios moralizadores, son insostenibles e imposibles, porque ellos no han de coincidir jamás con el bien común.

Ahora, pues, si se reconoce que para aceptar el proyecto en discusión, para hacer la concesión a las modificaciones que propone el señor Clark, es preciso dejar sin efecto dos leyes, yo digo no, fundándome en que tiende a hacer dormir las leyes.

¿De qué manera el interés común, el interés del pueblo argentino, está autorizado en que sea el señor Clark y no otro contratista el que lleve a efecto el contrato? Viceversa, está decidido por sanción legislativa que ese contrato debe hacerse por licitación, y esa sanción no ha sido dada precipitadamente: sanción legislativa que por otra parte subsiste. Y en esta parte creo que está equivocado el señor senador por Entre Ríos cuando dice que esa ley estaba cumplida ya y que no existía, en lo que, a mi juicio, hay un error evidente.

Supongamos que el contrato caducase por cualquier motivo; yo digo: el Poder Ejecutivo necesitaría una nueva autorización para contratar la obra, no podría por un momento llamar a nueva licitación; y si esa ley subsiste, está rigiendo hasta ahora y no es posible contrariarla sin quebrantar sus disposiciones vigentes...

**Sr. García.** — Yo no he negado su existencia; he dicho que está cumplida.

**Sr. Cortés.** — Comprendo, en parte; pero ahora se trata, no sólo de no cumplirla, sino de infringirla; esa ley era para que no se hiciese el contrato sin previa licitación, y ahora que se trata de una nueva vía, se pretende omitir esa formalidad indispensable.

Ínútilmente se me dice: esta Cámara ha sentado precedentes análogos, concediendo prórroga a contratos de esta clase.

El señor senador por Entre Ríos sabe bien que las prórrogas no importan por derecho una aminoración de las condiciones referentes al tiempo y lugar del cumplimiento de un contrato; estas alteraciones no se consideran como un nuevo contrato; pero si hay nuevo contrato cuando cambia el objeto de la obligación y condiciones substanciales del mismo, como sucede en el presente caso, según lo he probado antes. Entonces, no puede hacerse comparación alguna entre las sanciones a que se refiere el señor senador por Entre Ríos y el caso que nos ocupa, porque no tiene conexión con la que se trata de dar ahora.

**Sr. Presidente.** — Si no hay quien haga uso de la palabra, se votará si está suficientemente discutido el punto.

—Se votó y resultó afirmativa general.

—Se votó en general el proyecto, y fué aprobado por 14 votos, habiendo 23 senadores presentes.

Septiembre 18 de 1875

CAMARA DE SENADORES

54ª Reunión, 52ª Sesión ordinaria

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

—Así se hizo.

—Vueltos los señores senadores a sus asientos, continuó la sesión.

## 3

**Sr. Presidente.** — Va a leer el señor secretario algunos asuntos entrados.

—Se leyeron:

1º — Mensaje del Poder Ejecutivo solicitando un crédito suplementario por cinco mil y pico de pesos fuertes para el abono de créditos correspondientes a ejercicios vencidos. Pasó a la Comisión de Hacienda.

## 4

Se informó en seguida que la Comisión de Legislación se había expedido en los mensajes del Poder Ejecutivo solicitando el acuerdo del Senado para nombrar al señor Laspiur ministro de la Corte Suprema de Justicia federal y al doctor Tejedor procurador general de la misma.

**Sr. Colodrero.** — ¿En qué sentido se ha expedido la Comisión?

**Sr. Secretario.** — Aconsejando la concesión.

**Sr. Colodrero.** — Yo haría moción para que se tratase sobre tablas.

—Apoyado.

**Sr. Presidente.** — Estando apoyada, está en discusión.

Se va a votar si se consideran o no sobre tablas los dos despachos de la Comisión de Legislación.

—Se votó, y resultó afirmativa contra el voto.

—Se leyeron los siguientes despachos:

El Poder Ejecutivo

Buenos Aires, Septiembre 17 de 1875.

*Al Honorable Senado de la Nación.*

El Poder Ejecutivo pide al Honorable Senado el acuerdo que la Constitución requiere para

nombrar ministro de la Corte Suprema al doctor Saturnino M. Laspiur, que hace trece años desempeña con reconocida competencia el juzgado seccional de Córdoba. Así quedará llenada la vacante recientemente producida en la Corte por la sensible pérdida del doctor don Francisco Delgado.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

N. AVELLANEDA.

O. Leguizamón.

El Poder Ejecutivo

Buenos Aires, Septiembre 17 de 1875.

Según la ley orgánica de los tribunales nacionales, el procurador general de la Nación es miembro de la Corte Suprema y debe en consecuencia ser nombrado por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Honorable Senado.

En este concepto, el Poder Ejecutivo pide a vuestra honorabilidad el acuerdo competente a fin de nombrar al doctor don Carlos Tejedor para este elevado puesto, que se halla vacante por el deplorable fallecimiento del doctor don Francisco Pico.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

N. AVELLANEDA.

O. Leguizamón.

*Honorable Senado:*

Vuestra Comisión de Legislación, a cuyo dictamen pasaron los mensajes del Poder Ejecutivo de fecha 17 del corriente, solicitando el acuerdo del Senado para nombrar ministro de la Corte Suprema al doctor don Saturnino M. Laspiur y procurador general de la Nación al doctor don Carlos Tejedor, tiene el honor de aconsejaros acordéis aquéllos en la forma de los adjuntos.

*Dardo Rocha. — José Manuel Arias.*

Número 1

PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1º — El Senado de la Nación Argentina presta su acuerdo al presidente de la República para que nombre al doctor don Saturnino

Septiembre 18 de 1875

6

**Sr. Presidente.** — Se va a continuar con la orden del día.

Como el artículo 1º tiene once o doce modificaciones, cada una de ellas se discutirá y votará separadamente.

Se va a leer el artículo 1º con la primera modificación.

—Se leyó, siendo su tenor como sigue:

Artículo 1º — Se autoriza al Poder Ejecutivo para que, de acuerdo con don Juan E. Clark, concesionario del ferrocarril de esta ciudad a San Juan, y de allí a Mendoza con dirección a 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:

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

**Sr. Molina.** — Yo voy a votar en contra de todos los artículos de reforma, y quiero dar la razón que tengo para no entrar en discusiones particulares en cada artículo.

En una nota del señor Clark, fecha 11 de Agosto, dice: «Pero, si no mereciese la aprobación del Honorable Congreso, el contrato continuaría subsistente para darle cumplimiento en la forma en que se encuentra»; es decir que, si no se aceptan las reformas, el contratante está pronto a cumplir su contrato en la misma forma en que él lo estipuló, y como estas reformas todas son, más o menos, gravosas a la Nación, yo no veo razón por qué pueda imponérsele esta nueva obligación cuando el contratante declara que está pronto a cumplir lo ya estipulado.

**Sr. Linares.** — Lo que quiere decir el concesionario, es que respeta el compromiso que ha contraído, y que está dispuesto a cumplirlo, aun cuando sea sacrificándose; sin embargo, pide el Honorable Congreso que se le conceda tales o cuales modificaciones; no se le impone

como una obligación el concedérsele, sino, únicamente, como un acto de justicia, y como la Comisión ha encontrado que esas modificaciones son equitativas, aconseja su aprobación. Al decir el concesionario que está dispuesto a cumplir su contrato, no hace más que probar su buena fe.

**Sr. Villanueva.** — Como he aceptado en general el proyecto de la Comisión en mayoría, pienso proponer algunas enmiendas que están en poder del señor secretario, y que pido lea para fundar las razones de mi voto en contra del artículo 1º propuesto por la Comisión.

—Se leyeron, siendo su tenor como sigue.

#### 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 a la de San Juan y de allí a la de Mendoza con dirección a San Felipe de Aconcagua (Chile) hasta el límite de la República Argentina, se introduzcan en el contrato celebrado para su construcción en 26 de Enero de 1874, las modificaciones siguientes:

1º — Al artículo 2º: Que el ancho de la vía en la línea de Buenos Aires a San Juan, sea de 1 metro 68 centímetros (1 68c.); esto es, igual al Ferrocarril Central Argentino y Ferrocarril Nacional Andino (de que esta línea vendrá a ser prolongación).

Al artículo 3º: Para los efectos de la garantía del 7 por ciento, el Poder Ejecutivo fijará, previo informe de peritos, el costo de la vía, no debiendo exceder en ningún caso de pesos 19.589 por kilómetro. Que la Nación garantirá por el término de veinte años a las acciones y títulos que la empresa emita para levantar el capital necesario, el interés de 7 por ciento anual sobre el costo kilométrico que se determine. Para que las acciones y títulos garantidos no excedan del monto total que la línea representa en su extensión kilométrica, dichas acciones serán visadas por un agente del Poder Ejecutivo en Londres, y el dinero que con ello se levante será depositado en alguna casa bancaria a satisfacción del Poder Ejecutivo o de su agente, y los libramientos que con esos fondos se hagan, serán también intervenidos por el mismo, a efecto de que sólo puedan ser aplicados a objetos del contrato de construcción. Las cantidades que sea necesario trasladar a

esta República para los desembolsos que en ella se hagan, serán depositados a premio en el Banco Nacional o en el de la Provincial, y para su inversión se procederá también con intervención del Poder Ejecutivo.

Al artículo 4º: Que la construcción de la línea férrea entre Mercedes y San Juan se haga en cuatro secciones, y que la garantía se pague 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, etcétera.

Al artículo 14: Que la línea deberá estar concluida completamente tres años después de empezados los trabajos de construcción, obligándose el concesionario a pagar una multa de veinticinco mil pesos fuertes por cada mes de retardo, y el gobierno a satisfacerle una prima de diez mil pesos por cada mes de anticipación.

Al artículo 16: Que se use en cuanto convenga el mismo sistema de vía del Ferrocarril Nacional Andino, debiendo en todo caso darse a los rieles el mismo peso que tienen los del expresado ferrocarril.

Al artículo 17: Que la cantidad de tren rodante se fije en proporción a la longitud que tenga la línea de Mercedes a San Juan, tomando por base lo establecido actualmente en el contrato.

**Sr. Villanueva.** — Como se ve, señor presidente, las modificaciones que propongo son de gran interés para el país. El despacho de la Comisión aconseja a la Cámara dejar subsistente el contrato celebrado por el Poder Ejecutivo con el señor Clark, en cuanto al ancho de la vía, asunto a que se le ha prestado mucha atención y estudio, y con razón, porque es un punto de verdadera importancia.

El señor Clark tenía una concesión para construir un ferrocarril de Buenos Aires hasta Villa de Mercedes, una sección de allí a San Juan y después hasta la cordillera de los Andes, límite con Chile.

Yo creo que el país hoy no está en las mismas condiciones que cuando se discutió la ley del año 72, autorizando al Poder Ejecutivo para construir extensas líneas de ferrocarriles, estableciendo la vía de un metro: desde entonces aquí ha variado mucho la situación; y ha tenido precisamente en cuenta que es necesario hacer economías a causa del estado del tesoro.

Esto es lo que me ha inducido a proponer que se suprima, por ahora, la primera sección desde aquí a Villa Mercedes, dejando subsis-

tente la otra de Villa Mercedes a San Juan, pasando por San Luis a Mendoza, y suprimiendo, también, la que ha de ir hasta el límite con Chile en la cordillera de los Andes.

Otra de las razones que me han inducido a presentar las enmiendas que propongo es el gran perjuicio que creo resultaría si desde Villa Mercedes adelante, a donde llega el ferrocarril del mismo ancho que propongo, en una extensión de 520 kilómetros, se hiciese la continuidad de una vía con una trocha distinta, lo cual ofrecería al comercio todos los inconvenientes que comprendemos, de la necesidad de cargar y descargar mercaderías; esta operación tendría que hacerse, por ejemplo, en Rosario, o en el ferrocarril de Tucumán, para conducir las mercaderías a los pueblos del Oeste o del Sur de la República.

Creo, señor presidente, que aceptando el artículo 1º como está propuesto, no sólo no se grava al tesoro, sino que se le dan las ventajas que el gobierno y el país deben esperar con la facilidad que ofrece una vía continua, en una extensión tal vez de 800 kilómetros.

No ha de pasar mucho tiempo, señor presidente, sin que el señor Clark, o algún otro concesionario, pida, no la misma concesión que se discute en este momento, sino que hagan propuestas para continuar de un punto del Ferrocarril del Oeste, un ramal que vaya a unirse con el Ferrocarril Central o Andino. Entonces tendremos 2.000 kilómetros de ferrocarril en toda la República, de un mismo ancho, y podrán ir y venir todos los objetos de comercio que fueran necesarios para llevar al interior y al Sur de la provincia de Buenos Aires, como venir de las provincias más apartadas del litoral.

Aceptado el artículo 1º que propone la Comisión en su despacho, vendremos a tener la discontinuidad de la vía, y es precisamente lo que desearía evitar.

Pido, pues, el apoyo de mis honorables colegas para las modificaciones que he propuesto.

**Sr. Presidente.** — Como sólo estaba en discusión una sola parte del artículo 1º, sería necesario poner todo el artículo en discusión; porque, rechazado este artículo de la Comisión, podría entrar el artículo propuesto por el señor senador, salvo que la moción se refiera a una parte del artículo.

**Sr. Villanueva.** — He pedido la lectura de todas las demás, porque lo creí necesario para el pensamiento que tenía.

**Sr. Bustamante.** — El proyecto presentado es una substitución completa del de la Comisión, aun cuando tenga muchas malas dispo-

siciones tomadas del de la Comisión. De consiguiente, señor presidente, se debe proceder con él conforme con lo que el reglamento determina, porque, como he dicho, es una substitución completa del proyecto de la Comisión.

**Sr. García.** — Yo creo que se puede hacer muy sencilla la discusión de este asunto.

El proyecto presentado comprende reformas a los incisos del artículo 1º, o enmiendas, como quieran llamarse; es decir, substituir el inciso 1º por lo que se propone, suprimiéndole dos secciones, diremos así, de la línea primera que establece el inciso 1º del proyecto de la Comisión. El inciso 2º propone otra modificación substancial respecto al ancho de la vía y después de algunas palabras en el detalle y en lo demás del artículo 2º de la Comisión, según lo que he oído leer y lo que he visto anteriormente, es casi igual. Lo mismo sucede respecto al inciso 3º.

De manera, pues, que yo creo que podíamos hacer esto: discutir cada inciso del proyecto de la Comisión; si el inciso 1º de la Comisión es rechazado, entra el inciso 1º del proyecto presentado ahora; si la Cámara resuelve que se tome en consideración, o si no, se resuelve que vuelva a Comisión, porque cualquiera otra resolución que quisiéramos adoptar ahora, sería anticipada, o dependería del resultado que tenga el inciso 1º.

**Sr. Presidente.** — Por eso preguntaba cuál era el alcance de la lectura que se ha hecho de todo el proyecto. Si ese artículo se presentaba para substituir el artículo en discusión, sería necesario poner todo el artículo a discusión, para que pudiera entrar el del señor senador; pero, si sólo se propone modificar el inciso 1º, que está en discusión, entiendo que el procedimiento sería fácil.

La moción del señor senador, entonces, es solamente para modificar la parte del artículo que está en discusión.

**Sr. Molina.** — Y a las demás.

**Sr. Presidente.** — Entonces, se tendrá presente la redacción que propone para el caso de que no fuese aceptado lo que propone la Comisión.

**Sr. Bustamante.** — Necesito saber ante todo, señor presidente, si el señor senador que ha presentado una redacción diferente a la que propone la Comisión, acepta el artículo 1º en su primera parte, que dice:

—Se leyó.

**Sr. Molina.** — Creo que es lo mismo que dice el proyecto.

**Sr. Bustamante.**—Entonces, tengo que agregar, señor presidente, contrayéndome a la primera de las modificaciones, que la Comisión propuso al señor Carranza eliminar, por completo, la línea de Buenos Aires a Villa Mercedes, para que no se tratara más de ella.

No se le propuso la eliminación de la de San Juan hasta Mendoza, y el señor Clark se negó decididamente a aceptar esto, porque esto era la base de sus trabajos ulteriores y de sus proyectos anteriores para los producidos de este ferrocarril. El dijo: las necesidades actuales de la República son llevar inmediatamente sus ferrocarriles a las provincias del Oeste; por eso propongo partir los trabajos desde Villa Mercedes, para continuarlos de allí a Chile, y cuando estas dos secciones estén hechas, hacer la sección de Villa Mercedes a Buenos Aires.

Si la línea hubiera de hacerse sólo para las provincias de Cuyo, de seguro que su producido en muchos años sería muy limitado; haciéndose hasta Chile, el señor Clark tiene en perspectiva el gran número de pasajeros que hay todos los meses entre Europa y Chile, que vienen, como todos los señores senadores saben, por los vapores del Oceano, llegan a Montevideo, y continúan por el Estrecho hasta Valparaíso; mientras que si hubiese una vía férrea de este punto a Buenos Aires, bien fuese directa, bien fuese por la línea del Rosario, esos pasajeros preferirían, sin duda, por ellos mismos, por sus equipajes, etcétera, hacer el viaje por este ferrocarril, tanto porque el viaje se haría mucho más pronto, cuanto que sería mucho más barato y sin los peligros de la navegación.

Si se eliminan por completo estas dos líneas es de seguro que este proyecto, con todas las modificaciones que propone, ya sea la Comisión, ya el señor senador, va a fracasar por completo; porque, entonces, no existiría el porvenir que la empresa tiene en vista para la realización de esta obra.

Por esto yo comprendo, señor presidente, que la modificación primera que la Comisión propone, que nada tiene, por otra parte, de extraña para que preocupe al señor senador, debe conservarse como está, porque dice: «que el punto de arranque de la línea de esta ciudad a Villa Mercedes (provincia de San Luis), puede ser de alguna estación del Ferrocarril del Oeste de esta Capital o de alguno de los ferrocarriles que se ligan con ella debiendo el empresario Clark dar principio a los trabajos de construcción desde Villa Mercedes a San Juan para continuarlos a la cordillera de Los Andes,

dejando la línea de Buenos Aires a Villa Mercedes; para empezar a construirse cuando las otras dos estén terminadas y en servicio público».

El objeto es manifiesto.

Tenemos el Central, que ya llega a Villa Mercedes, si de allí hacemos otro que llegue de Mendoza a San Juan, y luego otro que llegue a Chile, hasta establecer la comunicación entre el Pacífico y Europa, no habría pasajero ninguno que se animase a ir por el Estrecho, con un costo mucho mayor, arrojando los peligros de la navegación que no tendría, sin duda, el ferrocarril.

Entonces, señor presidente, este artículo debe quedar como la Comisión lo propone, sin aceptar sino que quede excluido en tal o cual línea. Désele la autorización al Poder Ejecutivo, para que, de acuerdo con el concesionario lo haga; pero ya digo la Comisión lo ha propuesto así y no aceptará modificación. Por esto creo que el artículo debe ser sancionado tal como está.

**Sr. Villanueva.** — Cuando yo he propuesto la supresión de la sección de San Juan a Mendoza, hasta la cordillera de Los Andes, límite con Chile, ha sido porque he creído que sería muy difícil para la construcción encontrar los capitales necesarios en este momento para llevar adelante la obra.

Yo no puedo oponerme de ninguna manera, señor, a que se haga esa sección.

Por eso decía, vendrá mañana, vendrá cuando sea oportuno a pedir concesión, y conforme a la ley y a las conveniencias del país, se le acordará; pero no ha sido mi ánimo quitarle ventaja alguna al concesionario; si es esa una ventaja para él, yo no me opongo a que se establezca en la ley.

No me parece que sea una ventaja para el país en el estado actual del tesoro; son diez a once millones, no sé con certidumbre el valor de esta obra, porque no conozco a cuántos kilómetros asciende la concesión, y creo que tampoco lo conoce el concesionario, porque no tiene decidido si ha de ser San Juan a Mendoza o por el paso de Humahuaca o por el paso de Los Patos. Por estas razones, yo había eliminado eso.

En cuanto a la sección de Buenos Aires a Mercedes, tenía presente que existían sesenta y tantos kilómetros, y en vía de construcción algunos otros más del Ferrocarril del Oeste de la provincia de Buenos Aires, como existen también del Ferrocarril Central y el Andino, que hacen, como he dicho antes, quinientos

veinte kilómetros contruídos ya, y me parecía que podría serle inconveniente al concesionario hacer una tercera línea hasta Villa Mercedes gravando así a la Nación con la garantía, del siete por ciento, que habría que pagar para una tercera línea hasta Villa Mercedes. Yo creo que debemos tener muchos ferrocarriles, pero creo que debemos tener también en cuenta el estado del tesoro, por si conviene o no garantizar todas las líneas imaginables.

**Sr. Oroño.** — Voy a apoyar, señor presidente, en general, este proyecto de ley y el dictamen de la Comisión, con la esperanza de que en la discusión en particular pudiéramos corregir un error que se cometió cuando se hizo la concesión al señor Clark. Por esa equivocación se establecía que el arranque del ferrocarril que se mandaba hacer de trocha angosta, se hiciera en la ciudad de Buenos Aires.

Todos los señores senadores saben la oposición que hice yo a esta cláusula de la ley, fundado en los inconvenientes que había para la Nación en permitir el arranque de una segunda línea de ferrocarril de la ciudad de Buenos Aires, cuando lo más natural, lo más lógico, lo más conveniente, ya que se trataba de poner en comunicación las provincias con la ciudad de Buenos Aires, y aun con la República de Chile, hubiera sido arrancar desde el extremo del Ferrocarril del Oeste, que estaba construido, ahorrando a la Nación la garantía del 7 por ciento sobre un costo de cinco o seis millones de pesos, que es lo que importaría su construcción hasta Chivilcoy.

Fuí vencido, señor presidente, en esta tentativa; pero los hechos han venido paulatinamente dándome la razón, porque después se han hecho diversas proposiciones para arrancar esta línea desde Chivilcoy en dirección a las provincias de Cuyo, y ahora mismo el señor Clark, que tal vez entonces estaba muy interesado en que partiese el ferrocarril de Buenos Aires, nos viene proponiendo una modificación muy substancial, estableciendo hasta cierto punto con esto su error, diciendo que se parta de uno de los puntos de las estaciones del Ferrocarril del Oeste.

Ya que la discusión ha venido, señor presidente, debemos tomar términos más definitivos, más expresos. Esos términos más definitivos y más expresos serán el punto de partida del Ferrocarril del Oeste, aceptando al mismo tiempo la indicación del señor senador por Mendoza respecto de la trocha, porque no sería regular que hiciéramos en una sola línea tres variaciones y tal vez cuatro, para que resultara, por ejemplo, desde Chile a Mendoza,

desde Mendoza a Mercedes y desde Mercedes a Chivilcoy, o a la ciudad de Buenos Aires.

¿Cómo se prestaría, señor, esta vaguedad de los términos con que la Comisión ha redactado su dictamen para establecer el punto de partida, a que los intereses particulares mai avenidos, los más porque fuese por ejemplo, de Morón, otros porque fuese de Mercedes, otros porque fuese de Chivilcoy, y estuviesen constantemente asediando al Poder Ejecutivo y embarazando la ejecución de esta obra!

Así es que me parece, señor presidente, que lo mejor sería determinar desde ya, el punto más lejano donde llegue el Ferrocarril Oeste, como punto de partida del ferrocarril y establecer la misma trocha o la del Ferrocarril Central porque así venimos a conseguir otra gran ventaja que no se tuvo en vista entonces y es llevar a cabo este ferrocarril en los términos en que se había concebido.

Estableciendo la trocha ancha, señor presidente, participaríamos de los grandes beneficios que hoy produce en Estados Unidos la invención moderna de los carros o vagones en los que se hace el tráfico de un punto a otro de aquella nación: la invención de Burner, señor presidente, que hoy es casi aceptada por todos los ferrocarriles de Estados Unidos.

Podríamos, pues, establecerlo así, facilitando en un viaje que duraría tres o cuatro noches, todas las comodidades que puede ofrecer el hotel mejor servido de cualquier gran ciudad. Esto no lo podríamos hacer con la trocha angosta, porque no se prestarían los carros para todas esas comodidades.

Esos carros de trocha ancha, señor presidente, se facilitan a una empresa de ferrocarril sin costo ninguno, sin gravamen alguno para ellas, sino simplemente con la condición de mantenerlos en el estado natural y sin más condición que la que a la empresa se le den los beneficios del servicio interior, es decir, del servicio del hotel que pagar indistintamente de una manera diversa los pasajeros.

De este modo se concilia el pensamiento capital o dominante que entonces se hizo valer para establecer que las vías arranquen desde la ciudad de Buenos Aires, y es poner en comunicación inmediatamente a la ciudad de Buenos Aires con las provincias de Cuyo, para que los frutos de éstas puedan venir con menos recargo a la ciudad de Buenos Aires y no ir a pasar por el Rosario como tendrían que hacerlo si se omitiese la ejecución de esta vía, para venir desde allí, embarcándose nuevamente en Rosario, a la ciudad de Buenos Aires, que

es el punto principal del consumo para todos esos productos.

El señor Clark puede oponerse a esta variación por ser materia de aumentar el costo del kilómetro y el gobierno nacional tampoco podrá hacer hincapié de ese costo, porque con ello se consultan grandes ventajas y se satisfacen grandes intereses con hacer esta vía de trocha ancha y arrancando del punto que he dicho y porque el gravamen que tendrá que pagar el señor Clark por el costo de kilómetro, deberá compensarse con los intereses que se abonarán en la garantía de esta vía hasta Chivilcoy, que, como he dicho, no costará mucho a la Nación.

De manera que el ahorro de la garantía de cinco o seis millones de pesos vendría a resarcir en cierto modo la diferencia entre 14.800 pesos por kilómetro que vale la trocha angosta y los quince o dieciséis que vale la ancha. Pero yo propongo que en el artículo 2º se determine el punto de arranque de la vía.

**Sr. Bustamante.** — El señor senador ha lanzado un cargo a la Comisión de haberse expedido en esta parte con vaguedad; pero si el señor senador se fija bien notará que no es posible fijar ahora el punto de arranque de un ferrocarril que se hará probablemente dentro de cinco o seis años, según una cláusula del contrato.

En este artículo se dice terminantemente que después de construída la vía de Villa Mercedes a Mendoza o San Juan y la que desde allí ha de continuar a Chile, que es la vía de Uspallata, elegida por el señor Clark, que ya tiene sobre ella estudios hechos, se hará esta otra a partir de la última estación del Ferrocarril del Oeste o de algún otro que se ligue con esta capital, porque los dos están a su elección.

La razón es muy clara, porque hay un contrato del señor Billinghamurst con el gobierno de la provincia, garantido por el gobierno de la Nación, para hacer un ferrocarril desde Buenos Aires a Rosario. Este ferrocarril tiene un ramal que va a Rojas, y aunque ese ramal no está garantizado por la Nación, el señor Billinghamurst insiste en hacer ese ferrocarril. Si dentro de cinco años el de Buenos Aires avanza al Oeste, más allá de Chivilcoy, y el señor Billinghamurst no ha hecho su ferrocarril a Rojas, ¿cuál será el punto de arranque? Me parece que eso sería materia de decisión del Poder Ejecutivo en presencia de los estudios que se hicieren.

Esa es la razón que la Comisión ha tenido para no designar desde ya el punto de partida

de un ferrocarril que, como he dicho, ha de venir cinco años más tarde.

Podría fijarse Chivilcoy, pero Chivilcoy a la vuelta de cinco años podría quedar veinte leguas atrás. Si hubiera estaciones más adelante, ¿por qué ha de partir de Chivilcoy y no de alguna de las otras estaciones más allá? Si fuera más cerca de Rojas o de Mercedes que de Chivilcoy, ¿por qué tomar el camino más largo y no el más corto? Estas son las razones que la Comisión ha tenido para establecer el artículo en los términos en que está despachado, y el Poder Ejecutivo después del estudio que los agrimensores hicieron, dirá cuál es el punto de donde ha de arrancar la línea que ha de unir las provincias de Cuyo y Chile con Buenos Aires.

Sólo a esta parte tengo que contraerme, porque las otras observaciones no son de este artículo.

**Sr. Oroño.** — No pienso como el señor senador por Jujuy, que este ferrocarril, dadas las condiciones o las modificaciones propuestas por el señor Clark, tarde el tiempo que él supone para su ejecución o para encontrarse habilitado para determinarse cuál es la línea más conveniente para el punto de arranque del ferrocarril en la provincia de Buenos Aires.

El ferrocarril del señor Billinghamst, a que él se ha referido, aun cuando es una concesión hecha por el Congreso, no está todavía en vía de ejecución, ni hay principio ninguno.

Por consiguiente, no iríamos a Rojas adonde ese ferrocarril ha de llegar, para tomar el punto de partida del ferrocarril que ha de ir a las provincias de Cuyo y Córdoba, tanto más cuanto que el mismo señor senador nos ha dicho que el señor Billinghamst ha declarado que ese ferrocarril sería imposible desde que no tenga la garantía de la Nación, y el señor senador agregaba que no la ha de tener; entonces, esa línea no se puede ejecutar. Entretanto ésta no se ejecuta y para obviar los inconvenientes que apuntaba el señor senador que pudiera extenderse más adelante el ferrocarril de Buenos Aires, entonces convendría más arrancar de la estación más próxima de esa línea. Podría introducirse una modificación; podría decirse del punto más avanzado del Ferrocarril del Oeste en dirección a Villa Mercedes. Así se conciliarían los inconvenientes que el señor senador ha propuesto; no sería Chivilcoy, sería cualquier otro punto, si ese ferrocarril avanzara más adelante.

Luego, el señor senador no puede pretender, ni sería de imaginarse de ninguna manera conveniente que ese ferrocarril partiese, no

de la ciudad de Buenos Aires, porque todos estamos convenidos en que ese ha sido un error, sino de cualquier otro punto del litoral para tomar la línea que el señor Billinghamst arrancará de aquí hasta Rojas y de Rojas continuará a Mercedes.

Respecto de la distancia, el señor senador no tiene más que abrir el mapa de la República y verá que la distancia de Chivilcoy en dirección a Mercedes es más cerca que la distancia que habría que recorrer en dirección a Rojas y de Rojas a Mercedes; así es que habría más ventaja también bajo el punto de vista de la distancia.

Es lo que tengo que decir.

**Sr. Torrent.** — Parece que no hay número; mientras se llama a los señores senadores, aprovecharé este momento para pedir una explicación a la Comisión. Entiendo que deja al Poder Ejecutivo la facultad de designar el punto de arranque en la provincia de Buenos Aires, del ferrocarril.

Si no he comprendido mal, a juicio de la Comisión, esta ventaja consiste en la forma que ella propone, y en ese caso yo haré notar que en esta redacción no se acuerda al Poder Ejecutivo una facultad semejante, sino que por el contrario, se deja a la decisión de la empresa el punto de arranque del ferrocarril en la provincia de Buenos Aires; pero, si la mente de la Comisión ha sido otra, me parece que debería redactarse el artículo y decir: el Poder Ejecutivo queda facultado para designar el punto de arranque, aproximándose a la idea que ha manifestado el señor senador de que sea el punto más avanzado de la línea.

**Sr. Bustamante.** — Señor presidente: la mente de la Comisión es que esta designación la ha de hacer el Poder Ejecutivo, de acuerdo con la empresa y el artículo 1º lo dice: «para que el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el empresario, introduzca las modificaciones siguientes...»

Así es que el acuerdo de las dos partes contratantes viene rigiendo en todas estas disposiciones.

Si el señor senador lee la base 1ª o la modificación propuesta por el señor Clark, encontrará que puede ser del Ferrocarril del Oeste o de algún otro de los ferrocarriles.

Esa base dice así:

«Que el punto de arranque de la línea de esta ciudad a Villa Mercedes (provincia de San Luis), puede ser de alguna estación del ferrocarril del Oeste de esta Capital o de al-

Septiembre 18 de 1875

CAMARA DE SENADORES

54ª Reunión. 52ª Sesión ordinaria

guno de los ferrocarriles que se ligen con ella; debiendo el empresario Clark dar principio a los trabajos de construcción desde Villa Mercedes a San Juan, para continuarlos a la cordillera de los Andes, dejando la línea de Buenos Aires a Villa Mercedes para empezar a construirse cuando las otras dos estén terminadas y en servicio público.»

Esto es lo que propone el señor Clark; y como la Comisión en su artículo 1º dice: se autoriza al Poder Ejecutivo para que, de acuerdo con el concesionario, introduzca estas modificaciones, es claro que el acuerdo entre ambos viene rigiendo esta disposición relativa al punto de arranque.

**Sr. Torrent.** — El asunto se hace interesante. ¿Resulta que la Comisión ha modificado el proyecto del señor Clark?

**Sr. Bustamante.** — Sí, señor.

**Sr. Torrent.** — Confrontándolo con el que el señor Clark propone, es, relativamente, mejor, más conforme con las ideas que la Comisión sostiene, con la que ha fundado el señor senador por Santa Fe y con la que sostengo yo.

El artículo 1º se refiere al acuerdo que el concesionario ha de celebrar con el Poder Ejecutivo, es claro; pero aquí no estamos tratando con el concesionario, cuyas ideas conocemos. Por eso es que, aproximándonos a sus ideas, pero modificándolas, damos al Poder Ejecutivo reglas para que celebre un nuevo contrato. En ese sentido decimos que lo celebre de acuerdo con el empresario, acuerdo que tiene que sujetarse necesariamente a las bases establecidas por la ley; de otra manera podría modificarse substancial y arbitrariamente la disposición contenida en el inciso 1º relativamente al punto de arranque.

Por consecuencia, yo pediría que se restableciera en esta parte la propuesta del concesionario, a que se fijase el punto de arranque.

Una vez que hemos votado el proyecto en general, me parece que todos debemos contribuir a que estas modificaciones se hagan de la manera más conveniente a los intereses públicos.

**Sr. Presidente.** — Sería conveniente que el señor senador manifestase en términos explícitos la modificación que propone.

**Sr. Torrent.** — Voy a ver si lo puedo hacer improvisadamente.

**Sr. Bustamante.** — Yo observaré, mientras el señor senador proyecta lo que va a proponer, lo siguiente: ¿quién es el juez que va a resolver cuál es la vía que ha de elegir para ir a Buenos Aires: si ha de ser el ferrocarril

del Oeste o con algunas otras líneas que se hagan y se ligen en Buenos Aires? La Comisión dice que puede ser de cualquiera de los dos, la del Ferrocarril del Oeste o alguna otra que ligue con Buenos Aires. Primera cuestión.

Segunda cuestión: que esta designación se haga, de acuerdo el Poder Ejecutivo con el concesionario. No hay inconveniente en agregar las palabras «por el mismo concesionario», y donde dice «algún ferrocarril que se ligue», agregar esto: «Así que se resuelva por el Poder Ejecutivo nacional de acuerdo con la empresa y con la vía que se elija, cuál ha de ser conveniente para el empalme.»

**Sr. Torrent.** — Perfectamente.

**Sr. Bustamante.** — Esto entendía la Comisión que quedaba establecido por el artículo.

Ahora, si no se acepta que el ferrocarril parte de ningún otro punto que del Ferrocarril del Oeste, que se ponga así.

**Sr. Torrent.** — Si la Comisión acepta eso, no necesito proponer otra redacción, porque esa llena el objeto que tenía en vista.

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

**Sr. Presidente.** — Parece que debíamos votar por partes, y en caso de que no fuera aceptada la parte del artículo que deja para una resolución ulterior la fijación del punto de arranque, entrará la moción del señor senador por Santa Fe, que quiere que se fije desde ya. Si acepta el artículo de la manera como lo propone la Comisión, quedaría desechada la moción del señor senador.

**Sr. Oroño.** — Podría excusarse la votación de mi moción, porque desde que la Comisión ha aceptado la modificación propuesta por el señor senador por Corrientes, y ella importa dejar al Poder Ejecutivo la facultad de designar el punto, tengo fe en que, cualquiera que sea quien lo represente, ha de consultar los intereses públicos en la época en que se haga la concesión, ha de aceptarse el punto más avanzado.

**Sr. Bustamante.** — Después de las palabras «de algún otro ferrocarril que se ligue», viene esto: «así que se resuelva por el gobierno nacional, de acuerdo con la empresa y con la vía que se elija, cuál deberá ser el punto más conveniente para el empalme.»

**Sr. García.** — Mejor sería agregar, «a elección del Poder Ejecutivo», poniendo aquí donde dice: «los ferrocarriles que se ligen con ella, a elección del Poder Ejecutivo».

**Sr. Bustamante.** — Eso lo dice el señor Clark.

**Sr. Torrent.** — Podía aceptarse lo que propone el señor senador.

**Sr. Bustamante.** — El proyecto del señor Clark dice: «así que se resuelva por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con la empresa y con la vía que se elija, cuál ha de ser el punto de empalme», porque hay dos resoluciones.

**Sr. Presidente.** — Va a leer el señor secretario el artículo con la modificación propuesta.

—Se leyó.

**Sr. Torrent.** — Me parece más sencilla la redacción propuesta por el señor senador por Entre Ríos, pues sirve al objeto de mi indicación y las que se han hecho aun por la misma Comisión; es decir, no dejar a la exclusiva de liberación de la empresa el punto de arranque de la línea, sino a la discreción del Poder Ejecutivo, que, como se ha dicho muy bien, no puede dejar de consultar los intereses públicos eligiendo el punto más lejano de la ciudad de Buenos Aires, pues eso importa un crecidísimo ahorro para la Nación.

Me parece, pues, que con la agregación de esas dos palabras que ha propuesto el señor senador por Entre Ríos, se salvarán todos los inconvenientes. Además, es preferible esa redacción.

**Sr. García.** — Puede votarse por partes, y el que no esté conforme con esa redacción votará en contra.

—Así quedó acordado, votándose y aprobándose la primera parte del artículo.

—Se votó la segunda parte.

**Sr. Oroño.** — «El punto de arranque de esta ciudad» debería suprimirse; está mal. «El punto de arranque de la línea», será mejor.

**Sr. García.** — Podría decirse: «de la línea de Buenos Aires».

**Sr. Oroño.** — Es que el artículo dice: «el punto de arranque de esta ciudad.»

**Sr. Bustamante.** — No, señor: «de la línea de esta ciudad.»

**Sr. Oroño.** — Me parece que no, señor.

**Sr. Frías (U.).** — Sí, señor: dice así.

**Sr. Presidente.** — Puede ser de alguna estación del Oeste.

Se va a votar esta parte del artículo.

—Se votó, y resultó afirmativa.

**Sr. Secretario.** — (*Leyendo*): «Así que se resuelva por el Poder Ejecutivo de acuerdo con la empresa y con la vía que se elija, cuál deberá ser el punto conveniente para el empalme.»

**Sr. Oroño.** — Eso «con la vía» que se elija; ese acuerdo con la vía, no se qué significa.

**Sr. Rawson.** — Descartaría que se leyera nuevamente: me queda alguna duda sobre la redacción del artículo.

—Se leyó nuevamente.

**Sr. Bustamante.** — Como se ha dicho, señor presidente, que ha de ser del ferrocarril del Oeste o de algún otro ferrocarril que se ligue con Buenos Aires, es la elección que se haga de estas líneas.

**Sr. Oroño.** — Sí, pero no dice eso.

**Sr. Bustamante.** — Eso es lo que dice; y si se dice mal, eso es lo que corresponde decir.

**Sr. Presidente.** — Se va a votar esta redacción, teniendo presente que el señor senador por Entre Ríos ha propuesto otra.

—Se votó esta parte, y fué rechazada.

**Sr. Presidente.** — Ahora entra la redacción del señor senador por Entre Ríos, que es agregar «a elección del Poder Ejecutivo.»

—Se votó, y resultó afirmativa.

**Sr. Secretario.** — (*Leyendo*): «Debiendo el empresario Clark dar principio a los trabajos de construcción desde Villa Mercedes a San Juan para continuarlos a la cordillera de los Andes, dejando la línea de Buenos Aires a Villa Mercedes para empezar a construirse para cuando las otras dos estén terminadas y en servicio público.»

—Se votó, y resultó afirmativa.

—Se leyó la segunda modificación que es como sigue:

2º — Al artículo 3º: Que la Nación garantice por el término de veinte años a las acciones y títulos que la empresa emita para levantar el capital necesario, el interés del 7 por ciento anual sobre el costo de 14.800 pesos fuertes por kilómetro, en la línea de Villa Mercedes a San Juan, y sobre el de 29.700 pesos en la línea de Mendoza o San Juan, hasta el límite de la República en la cordillera de los Andes.

Para que las acciones y títulos garantidos no excedan del monto total que estas dos líneas

Septiembre 18 de 1875

representan en razón de su extensión kilométrica; dichas acciones y títulos serán visados por un agente del Poder Ejecutivo en Londres, y el dinero que con ellas se levante será depositado en alguna casa bancaria a satisfacción del Poder Ejecutivo o de su agente.

Los libramientos que contra esos fondos se hagan, serán también intervenidos por el mismo, a efecto de que sólo puedan ser aplicados a objetos del contrato de construcción.

Las cantidades que sea necesario trasladar a esta República para los desembolsos que ella haga, serán depositados a premio en el Banco Nacional o en el de esta provincia, y para su inversión se procederá también con la intervención del Poder Ejecutivo.

**Sr. Villanueva.** — El inciso 2º del artículo 3º que propone la Comisión está precisamente, en pugna en el proyecto que he presentado

El viene a ofrecer \$ 14.800 fuertes por kilómetro en el contrato que está nuevamente a discusión, por las enmiendas que el mismo concesionario ha propuesto.

Por mi parte, voy a desechar la enmienda 2ª al artículo 3º, para proponer a la Cámara la de mi proyecto, que se ha leído ya, y ha sido apoyado.

**Sr. Oroño.** — ¿La reforma a la trocha?

**Sr. Villanueva.** — Sí, señor.

**Sr. Bustamante.** — Esta enmienda está aquí casi exactamente como la propuso el señor Clark.

El señor Clark, en otro artículo separado, dice que podría uniformarse el ancho de la trocha, pero que en este caso se arreglaría por peritos nombrados de acuerdo con el Poder Ejecutivo y el concesionario, el mayor costo de la línea.

No hay, pues, inconveniente en que esta base o artículo se sancione como está, porque eso lo dice el contrato, ni esto obstaría a que, si en el Senado hay mayoría para la alteración de la trocha, venga en otro artículo después del 3º, porque hay lo siguiente: si bien es posible cambiar la trocha con un costo de un 25 por ciento o algo más, en la línea de Villa Mercedes a San Juan o en la de aquí a Villa Mercedes, no es posible hacer este cambio en la cordillera de los Andes con un 25 por ciento.

El señor Clark nos ha declarado que en la cordillera de los Andes no se hace el cambio con un 100 por 100, según son las dificultades de una línea en las sierras.

Por consiguiente, sería lógico establecer esta diferencia. Una cantidad dada para la línea, otra cantidad dada para la sierra, o no alteración en la línea.

Por consiguiente, es traer una perturbación completa en el artículo que vamos a discutir, y ya, si el señor senador se fija un poco, en la propuesta del señor Clark que está aquí publicada, se dice en su artículo 2º: «uniformar el ancho de la vía» y en el 3º: «la Nación garantice por el término de veinte años a las acciones y títulos que la empresa emita para levantar el capital necesario el interés del 7 por ciento anual sobre el costo de 14.800 pesos fuertes por kilómetro en la línea de Villa Mercedes a San Juan, y sobre el de 29.700 pesos en la línea de Mendoza a San Juan.»

Es claro que si se uniforma ésta, y vale más, y se sabrá cuánto vale, cuando se tase, y entonces la garantía será como en aquélla, pero no será precisamente en este artículo o en esta adición tercera que debe quedar tal como está. No sé si el Senado tendría pretensión de fijar, ahora, cuánto ha de valer; el concesionario nos ha dicho que si la trocha angosta se hace de Mercedes a San Juan por 14.800 pesos, la anchura no podría hacerse por menos de 19.000 pesos por kilómetro. Por consiguiente, la cuestión es más seria de lo que parece; no sería prudente introducir en este artículo una modificación sobre la trocha, mucho más cuando debe determinarse dónde y cómo se ha de hacer la línea; porque yo digo: si se va a hacer por la cordillera de los Andes, que no hay tesoros bastantes en la República Argentina para responder a la garantía de un ferrocarril ancho en la cordillera de los Andes; y supuesto que el señor senador dice que elimina esas secciones de ferrocarril en atención al tesoro público, para no recargarlo, no sé cómo dejaría de hacerlo variando la trocha, por las grandes dificultades con que habría que luchar para llevarla por la sierra hasta Chile.

**Sr. Villanueva.** — Como yo no he pedido que se aumente el ancho de la vía del ferrocarril que se propone en la cordillera de los Andes, no puedo contestarle al señor senador, miembro informante de la Comisión; pero me parece que es la ocasión, al discutirse la enmienda 2ª del artículo 3º, de determinar si ha de quedar según el contrato del señor Clark, o si se ha de hacer la modificación de la vía como he propuesto.

Yo creo que, si se sancionase el artículo con la enmienda que propone la Comisión, queda ya establecido 14.800 pesos, y no sé cómo podría exigírsele después que hiciera la trocha ancha por 14.800 pesos, como dice este artículo.

**Sr. Bustamante.** — Yo había dicho que esta base tercera de la garantía sobre esos 14.800

pesos por kilómetro, es en el supuesto de la trocha angosta, de que se alterara la trocha: pero eso sería preciso hacerlo en una base separada, como el señor Clark lo hacía en sus propuestas.

El decía: «uniformar el ancho de la vía»; pero entonces, aumentándose el costo de ella, en lo que se acordare por peritos, aumentaría naturalmente la garantía. Digo más: esta base debe ser separada, porque ello no puede comprender el camino de la cordillera, y entonces la base diría: entre tal y tal punto hágase trocha angosta.

Esto no puede venir a introducirse en la base tercera: la base tercera es general por la trocha angosta.

Es lo que quería decir.

**Sr. Rocha.** — El artículo contiene dos clases de disposiciones: la una que establece el precio y la trocha, y la otra que se refiere a la garantía que se ha de adoptar para asegurar la suma que produzca la obligación.

De manera que creo que podíamos votar la segunda parte y reservar la primera, haciendo recaer una votación simplemente sobre esto: si se ha de adoptar la trocha ancha o la angosta. Si se adopta la ancha, se encomendaría a la Comisión que convenga con el concesionario el precio que deba fijarse y ese precio sería sometido a la Cámara.

Respecto de la segunda parte, creo que no hay dificultad ninguna, porque, ya sea ancha, ya angosta, se ha de adoptar esa garantía necesaria para cuidar los intereses nacionales.

**Sr. Bustamante.** — Pero lo lógico sería empezar a votar por donde debe empezarse: votaremos primero la trocha y su costo, y después de tomar todas las garantías necesarias para los dineros que han de recogerse.

**Sr. Rocha.** — Puede votarse si ha de ser la trocha ancha o si ha de ser la trocha angosta. Propongo esto como medio de facilitar la resolución de este punto, porque parece que lo que hace la principal división de las opiniones es la trocha. Una votación y entonces la Comisión se encarga de acordar con el contratante cuál será el precio por el que se obligará a cambiar la trocha.

**Sr. Bustamante.** — Para cambiar la trocha por una votación, se necesitaría una discusión; sería necesario que razones nuevas vinieran a decidir hoy al Congreso a adoptar esa resolución, que más de una vez ha tomado para sostener la trocha angosta. Cuanto más se ha adelantado en el conocimiento de esta materia, más me he convencido o más he venido a per-

suadirme de que la trocha angosta cuesta menos que la ancha, porque los fletes son menos, y muchas otras razones que no es del caso enumerar.

Así es que, si hemos de resolver esta cuestión, yo propongo que levantemos la sesión y continuemos mañana.

## 7

**Sr. Vallejo.** — Antes de esto, señor presidente, propongo a la Honorable Cámara la resolución de que tengamos sesiones diarias desde el lunes, por todo el tiempo de las ordinarias y de las extraordinarias también.

—Apoyado.

**Sr. Presidente.** — Esa moción del señor senador por La Rioja la votaremos antes de levantar la sesión.

**Sr. Oroño.** — Veo que la Cámara está impaciente por terminar este debate, por la hora: sin embargo, voy a insistir. Yo apoyo la moción del señor senador por Buenos Aires doctor Rocha, para que se determine el ancho de la vía, y en seguida, que pase este asunto a Comisión, y la Comisión llame al señor Clark y arregle con él la diferencia de precio entre la vía ancha y la angosta.

Esa cuestión no puede ofrecer grandes dificultades a la Comisión, porque son ya bien conocidos los términos y tenemos una porción de concesiones hechas de vía ancha, y la cantidad determinada del costo por kilómetro.

Eso por una parte, y por otra, porque desearía que la trocha ancha se llevase sólo hasta la provincia de Mendoza o San Juan, y que de allí se continuase la trocha angosta hasta Chile.

Así evitaríamos los inconvenientes que ha aducido el señor senador por Jujuy, quien alarmado nos ha dicho que la Nación no tendría bastante dinero para pagar la garantía de un ferrocarril de trocha por la cordillera de los Andes.

**Sr. Bustamante.** — Sí, señor.

**Sr. Oroño.** — De esta manera no nos limitaremos a proporcionar este beneficio a la provincia de San Juan y Mendoza.

**Sr. Colodrero.** — Recuerdo que había quedado una moción de orden suficientemente apoyada para que se levantara la sesión.

**Sr. Oroño.** — Es una moción que la ha de ganar el señor senador.

**Sr. Colodrero.** — No, señor, no la he hecho yo; es para impedir que continúe la discusión

Septiembre 18 de 1875

CAMARA DE SENADORES

54ª Reunión. 52ª Sesión ordinaria

que acaba de indicar el señor senador por Santa Fe.

**Sr. Presidente.** — Voy a hacer votar la moción del señor senador por La Rioja: si ha de haber sesiones diarias empezando el lunes a la noche.

—Se votó, y resultó afirmativa.

**Sr. Presidente.** — ¿La hora, señor senador?

**Sr. Vallejo.**—La que fije el señor presidente.

**Sr. Bustamante.** — Será a las 7, para entrar a las 7.30.

**Sr. Presidente.** — Bien; ahora se votará si se levanta o no la sesión.

—Se votó y resultó afirmativa, levantándose en seguida.

—Eran las cinco y media de la tarde.