

47ª Sesion ordinaria del 5 de Setiembre de 1877

PRESIDENCIA DEL SEÑOR DON FÉLIX FRIAS

SUMARIO—Se considera sobre tablas y se aprueba el despacho de la Comision Militar en el proyecto del Senado concediendo pension á doña Bonifacia y doña Rosalia Arauz—Se discute y aprueba el dictámen de la Comision de Hacienda en el proyecto del Senado autorizando al Poder Ejecutivo para introducir reformas al contrato del señor Clark, concesionario del ferro-carril Trasandino—Se resuelve que vuelva á Comision el despacho presentado por la de Hacienda en la solicitud del señor Rodgers—Se pone en discusion el despacho de la Comision de Hacienda en el proyecto venido del Senado, relativo al Ferro-Carril «Primer Entre-Riano.»

Presentes

Presidente
Alcorta (S.)
Alcorta (P. R.)
Alem
Alvarez
Achaval
Alurralde
Alvarado
Avellaneda
Arauz
Basavilbaso
Balsa
Bedoya
Barros
Cané
Campos
Cabral (E.)
Cabral (F.)
Cortés Funes
Cáceres
Chavarria
Diaz
Del Campo
Echagüe
Funes
Figueroa
Gallo
Garro
Garzon
Gacitúa
Lagos Garcia
Lopez
Lozano
Marengo
Molina
Madero
Mayer
Mendoza
Mansilla

En Buenos Aires, á 5 de Setiembre de 1877, reunidos en su sala de sesiones los señores Diputados al márgen inscriptos, el señor Presidente declaró abierta la sesion.

Leida, aprobada y firmada el acta de la sesion anterior, se dió cuenta de los

ASUNTOS ENTRADOS

El Presidente del Senado acusa recibo de la nota en que se le comunicó que esta Cámara habia aprobado las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de ley sobre derecho de visita de sanidad para los buques mercantes venidos del esterior. (Al archivo.)

El mismo acusa recibo de la nota en que se le comunicó la aprobacion de las modificaciones del Senado en el proyecto concediendolicencia á la pensionista doña Silvina Olivieri para ausentarse de la República. (Al archivo.)

El mismo remite modificando el proyecto de ley sobre tarifas de correos y telégrafos. (Comision de Presupuesto.)

Mensaje del Poder Ejecuti-

Malarin
Neyrot
Ortiz
Olmedo
Ovejero
Peña
Plaza
Palacios
Pereyra
Rivera
Rodriguez (F.)
Rodriguez (M. F.)
Ruiz (H.)
Ruiz Moreno
Ruiz (J. M.)
Suarez
San Martin
Saravia
San Roman
Solveyra
Saavedra Zavaleta
Uriburu
Villafañe
Vieyra
Videla
Videla y Correas
Wilde
Zavalla (M. J.)
Zorrilla

Con licencia

Appleyard
Bascoy
Donado
Gonzalez
Lezama
Quinteros

Con aviso

Del Barco
Lagraña

vo recabando la aprobacion del Congreso á la adhesion de la República estipulada en Paris (Junio de 1877) al tratado concerniente á la creacion de una *Union General de Correos*, celebrado en Berna, en Octubre de 1874. (Comision de Negocios Constitucionales.)

DESPACHOS DE COMISIONES

La Comision Militar se ha espedido en el proyecto del Senado concediendo pension á doña Bonifacia y doña Rosalia Arauz.

La de Negocios Constitucionales en el convenio celebrado con el Gobierno Oriental fijando las bases de neutralidad recíproca, y en el proyecto del Senado aprobando la convencion consular celebrada con el Gobierno del Paraguay.

Sr. Gallo — Voy á hacer mocion para que se trate sobre tablas el despacho de la Comision Militar que acuerda una pension graciable á las señoras Arauz.

La única razon que tengo para hacer esta mocion, es que este asunto se encuentra

Sin Aviso

Alcorta (A.)

Gomez

Olmos

Pellegrini

Salas

Soage

Zavalla (M. M.)

hace cuatro años en la Cámara de Diputados de la Nación, y, si nose tratara sobre tablas, correría el peligro de que no pudiera tratarse en las sesiones de este año.

Apoyada esta mocion, se votó si se

trataba sobre tablas el asunto y resultó afirmativa.

Se puso en discusion, en consecuencia, el siguiente despacho—

COMISION MILITAR.

A la Honorable Cámara de Diputados.

Vuestra Comision Militar ha estudiado el proyecto remitido por el Honorable Senado concediendo á doña Bonifacia y doña Rosalía Arauz, la pension de cuarenta pesos fuertes mensuales, y os aconseja su adopcion por las razones que espondrá el miembro informante.

Sala de Comisiones, Setiembre 4 de 1877.

*Agustin Gomez—Fermin Rodriguez—
Julio Campos.*

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Concédese á las señoras doña Rosalía y doña Bonifacia Arauz, hijas solteras del teniente coronel don José Arauz, la pension graciable de cuarenta pesos fuertes mensuales.

Art. 2º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sr. Campos— Aunque la peticionaria pide pension graciable, la Comision cree que tiene derecho á pension lejítima, porque don José de Arauz, segun los nombramientos y varios despachos que se adjuntan, de sub-teniente á teniente coronel, no hay la menor duda que ha sido guerrero de la Independencia.

Él empezó sus servicios en la primera compañía del tercer batallon de Patricios y ha continuado hasta 1829, en que fué elevado al rango de teniente coronel.

Sin embargo, la Comision al aprobar el despacho del Senado, ha tenido en vista que las interesadas se conformaban con él, quizá por no demostrarlo y por temor de que pase este año sin su despacho. Por eso la Comision no ha tenido inconveniente en aceptar la sancion del Senado, y pide á la Cámara su aprobacion.

Puesto á votacion el despacho de la Comision, fué aprobado en general y particular, quedando sancionado el proyecto.

Sr. Rodriguez (F.)— Pido la palabra antes de pasar á la órden del dia.

Como es sabido, señor Presidente, se encuentran varios despachos de las respectivas comisiones, repartidos y á la órden del dia. Entre ellos, hay uno, respecto de una subvencion al señor Casado, para fomento de la Colonia «Candelaria,» y otro, sobre el Ferro-Carril Primer Entreriano.

Yo haria mocion y pediria á la Cámara, que en la sesion próxima se tratase de estos dos asuntos, con el objeto de que pudieran estudiarse prolijamente, á fin de que diésemos nuestro voto con conciencia.

Sr. Ruiz Moreno— El asunto relativo al Ferro-Carril Primer Entre-Riano, debe entrar inmediatamente despues del asunto Clark.

Sr. Presidente— Está repartido y á la órden del dia.

Sr. Rodriguez (F.)— Yo quisiera que se tratase en la sesion próxima.

Sr. Presidente— Se tratará á su turno.

Sr. Ruiz Moreno— Vamos á tratarlo ahora.

Sr. Presidente— Puede ser que se trate hoy mismo, en efecto.

No pidiéndose mas la palabra, se puso en discusion en general el siguiente despacho:

LA COMISION DE HACIENDA.

A la Honorable Cámara de Diputados.

Vuestra Comision de Hacienda ha continuado el estudio del proyecto venido en revision del Honorable Senado, por el cual se autoriza al Poder Ejecutivo para introducir determinadas reformas al contrato celebrado con don Juan Clark para la construccion del ferro-carril de Buenos Aires á San Juan y de la via trasandina y tiene el honor de presentarlos, en reemplazo de aquel, otro que adjuntan.

Vuestra Honorabilidad tuvo á bien sancionar los tres primeros artículos del proyecto del Senado con algunas modificaciones, por lo que, la Comision, ha debido limitarse á considerar solo la parte del proyecto cuya sancion quedó suspendida.

El miembro informante dará las razones de este despacho y esplicaciones necesarias.

Honorable Señor.

Sala de Comisiones, Agosto 18 de 1877.

Vicente F. Lopez—Isaac M. Chavarria—Santiago Alcorta—Marcelino Gacitúa—E. Basavilbaso.

PROYECTO DE LEY

ARTÍCULOS SANCIONADOS YA POR LA CÁMARA DE
DIPUTADOS

El Senado y Cámara de Diputados sancionan, etc.

LEY

Art. 1º Se autoriza al Poder Ejecutivo para que, de acuerdo con don Juan E. Clark, concesionario del ferro-carril de esta ciudad á San Juan y de allí ó de Mendoza con direccion á San Felipe de los Andes (Chile) hasta el límite de la República, se introduzcan en el contrato celebrado para su construccion en 26 de Enero de 1874 las modificaciones siguientes:

1ª—Al art. 1º del contrato:—Que el punto de arranque de la línea de esta ciudad á Villa de Mercedes (provincia de San Luis) pueda ser de alguna estacion del ferro-carril del Oeste de esta capital ó de algunos de los ferro-carriles que se ligue con ella, á eleccion del Poder Ejecutivo, debiendo el empresario Clark dar principio á los trabajos de construccion desde Villa de Mercedes á San Juan. Una vez terminada esa seccion y abierta al servicio público, se construirá la seccion de Buenos Aires hasta Villa de Mercedes ó la de Mendoza ó San Juan hasta el límite de la República en los Andes ó ambas á la vez, segun lo acuerde la empresa con el Poder Ejecutivo.

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

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

PROYECTO DE LEY

Modificaciones que propone la Comision en los demas artículos.

4ª—Al art. 3º. Inciso 2º Que la Nacion garante por el término de veinte años, el interés de siete por ciento anual á las acciones ó títulos que representan el valor kilométrico de cada seccion entregada al servicio público, desde el dia en que esto tenga lugar y no antes; siendo entendido que la Nacion no garante en manera alguna la amortizacion de dichos títulos ó acciones.

5ª—Al art. 4º Que el Poder Ejecutivo de acuerdo con los concesionarios fijará la estension de cada seccion que deba librarse al tráfico público—la que será determinada en el pliego de condiciones que dicte el gobierno para la construccion.

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

7ª—Al art. 7º. Que cuando el producto líquido de cada línea exceda del 7 por ciento el concesionario entregará á la Nacion semestralmente, además del 7 por ciento, la mitad del excedente, hasta reembolsar por completo las cantidades que por garantía hubiese esta pagado, debiendo ser destinada la otra mitad á formar un fondo de reserva para atender necesidades imprevistas y en cuya conservacion é inversion intervendrá el Poder Ejecutivo. Cuando las sumas destinadas á reserva hayan alcanzado á la cifra de 500,000 fuertes, percibirá la Nacion el excedente íntegro.

8ª—Al art. 8º. Que durante el año siguiente á la conclusion de cada seccion, la empresa fijará las tarifas que crea convenientes y en lo sucesivo y sin limitacion de tiempo lo hará de acuerdo con el Poder Ejecutivo, sin que puedan las tarifas máximas exceder de las siguientes:

Pasajeros de 1ª clase	0 3	por	kilómetro
Id de 2ª	id	id	id
Carga de 1ª	id	id	id
Id de 2ª	id	id	id
Id de 3ª	id	id	id
Id de 4ª	id	id	id

9ª—Al art. 9º. Que la línea de Mercedes á San Juan pueda desviarse del trazado hecho por D. A. G. de Elia, segun los nuevos estudios lo aconsejen, los que deberán ser sometidos á la aprobacion del Poder Ejecutivo; pero debiendo tocar siempre en San Luis, la Paz y Mendoza. Los planos y estudios del señor Elia serán cedidos gratuitamente al señor Clark.

10—Al art. 11. Que la época en que debe darse principio á los trabajos de construccion se fijará por el Poder Ejecutivo de acuerdo con el concesionario dentro del año siguiente á la suscripcion del contrato modificado; pero si la Nacion resolviese construir por su cuenta ó de otro modo el todo ó parte de la línea de Villa Mercedes á San Juan, el Poder Ejecutivo lo hará saber al concesionario quien tendrá tres meses para informar al Poder Ejecutivo si está ó no en aptitud de emprender los trabajos. Terminada la parte de línea que haga construir el Gobierno,

el concesionario quedará obligado á continuar la construccion del resto hasta San Juan inmediatamente y concluida la línea hasta allí, emprenderá dentro de los seis meses siguientes la construccion de la línea trasandina.

11—Al art. 14. Que sin perjuicio de que sea en la República el domicilio legal del concesionario ó empresa que se forme, si la direccion ó administracion de la sociedad constructora ó explotadora del ferro-carril se estableciere fuera de la República, tendrá en esta asiento y residencia efectiva un Directorio con plenas facultades para tratar directa y definitivamente y arreglar todas las dificultades que pudieran suscitarse con el Gobierno ó con los particulares. En todo caso la contabilidad se llevará en la República y en idioma nacional.

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

13—Al art. 18. Que las deficiencias ó falta de ejecucion al contrato por parte del concesionario ó empresas serán penadas con las multas que señala la ley general de ferro-carriles.

14—Al art. 21. Que los materiales y útiles necesarios para la construccion gocen solo durante ella de la rebaja de transporte en el ferro-carril Andino.

Art. 2° Si en el término de cuatro meses despues de firmado el contrato modificado, conviene el concesionario en hacerse cargo de la construccion de la parte de la línea comprendida entre Villa Mercedes y la Paz, sin garantía alguna de la Nacion, comprometiéndose á dar principio á los trabajos á mas tardar dentro de los seis meses siguientes, y á terminarla dentro de cuatro años, la Nacion, cede á favor del concesionario por el término de noventa años el uso del ferro-carril Andino con su material fijo y rodante, con la condicion de que vencido dicho término se entregará á la Nacion no solo la parte cedida si no la propiedad de la construida hasta la Villa de la Paz con todo el tren rodante correspondiente en buen estado de servicio, con mas, los útiles empleados en su conservacion. Es entendido que la dotacion del tren rodante, estension de las estaciones

y sus accesorios, de los talleres y máquinas, útiles, y en general de los edificios, obras de arte, via, servicio de agua y todos los accesorios que constituyen la línea, en la seccion de Villa Mercedes á la Villa de la Paz, serán por lo menos iguales en calidad, clase y número, en proporcion á la longitud kilométrica de la seccion, á la dotacion del ferro-carril Andino, segun conste del inventario que se haga, lo que deberá indicarse en el pliego de condiciones. Durante todo el término de la explotacion, la empresa no podrá esceder las tarifas que se espresan en el artículo 8° debiendo fijar para la prolongacion á la Paz una tarifa proporcional á la estension kilométrica en relacion con aquellas. El Gobierno gozará en ambas líneas del beneficio que le acuerda el contrato primitivo.

Art. 3° Todos los actos y contratos celebrados por las empresas que deben ejecutar el contrato del concesionario, serán sometidos á las leyes de la República, así como á la jurisdiccion de los tribunales correspondientes, sin que puedan sustraerse á ellos por razones tomadas de sus estatutos.

Art. 4° Las cuestiones y diferencias que surjan entre el concesionario ó empresas y el Poder Ejecutivo acerca de la manera de cumplir las obligaciones que las leyes de concesion respectivamente les imponen, serán sometidas al juicio de arbitradores nombrados de una y otra parte con facultad de nombrar estos un tercero, que formando tribunal las resuelvan. Si los arbitradores no se acordasen en la eleccion del tercero será nombrado por el Presidente de la Corte Suprema de Justicia Nacional.

Art. 5° Quedan subsistentes las demas cláusulas del contrato, en cuanto no se opusieren á las modificaciones consignadas en esta ley.

Art. 6° Comuníquese.

Vicente F. Lopez—Isaac M. Chavarria—Santiago Alcorta—E. Basavilbaso—M. Gacitúa.

PROYECTO DEL SENADO

Art. 1° Se autoriza al Poder Ejecutivo para que de acuerdo con don Juan E. Clark, concesionario del ferro-carril de esta ciudad á San Juan y de allí ó de Mendoza con direccion á San Felipe de los Andes (Chile) hasta el límite de la República, se introduzcan en el contrato celebrado para su construccion en 26 de Enero de 1874, las modificaciones siguientes:

1ª Al artículo 1º del contrato.—Que el punto de arranque de la línea de esta ciudad á Villa de Mercedes (Provincia de San Luis) pueda ser de alguna estacion del Ferro-Carril del Oeste de esta capital ó de alguno de los ferros-carriles que se ligen con ellas á eleccion del Poder Ejecutivo, debiendo el empresario Clark dar principio á los trabajos de construccion desde Villa de Mercedes á San Juan, para continuarlos á la Cordillera de los Andes, dejando la línea de Buenos Aires á Villa de Mercedes para empezar á construirse cuando las otras dos estén terminadas y en servicio público.

2ª Al art. 2º Que el ancho de la via en las líneas de Buenos Aires á Villa de Mercedes y de esta á San Juan sea de un metro y sesenta y ocho centímetros.

3ª Al art. 3º Que para los efectos de la garantía el Poder Ejecutivo fijará previo informe de peritos, el costo de las líneas de Buenos Aires á Villa Mercedes y de este punto á San Juan, no debiendo exceder en ningun caso de diez y ocho mil quinientos pesos fuertes por kilómetro.

2º Que la Nacion garante por el término de veinte años á las acciones y títulos que la empresa emita para levantar el capital necesario, el interés del siete por ciento anual sobre el costo resultante segun el inciso anterior por kilómetro en las líneas antedichas; y sobre el de veinte y nueve mil setecientos pesos fuertes por kilómetro en la de Mendoza ó San Juan, hasta el límite de la República en la Cordillera de los Andes.

3º Que para que las acciones y títulos garantidos no excedan el monto total que estas dos líneas representan en razon de su estension kilométrica dichas acciones y títulos serán visados por un agente del Poder Ejecutivo en Lóndres.

4º Que el dinero que con ellos se obtenga será depositado en alguna casa bancaria á satisfaccion del Poder Ejecutivo ó de su agente y que los libramientos que contra esos fondos se hagan serán tambien intervenidos por el mismo agente á efecto de que solo puedan ser aplicados á objetos del contrato de construccion.

5º Que las cantidades que sea necesario trasladar á esta República para los desembolsos que en ella se haga serán depositadas á premio en el Banco Nacional ó en el de la Provincia de Buenos Aires, y para su inversion se procederá con la intervencion del Poder Ejecutivo.

4ª Al art. 4º—Que la construccion de la línea de Villa de Mercedes á San Juan y de allí ó de Mendoza á la Cordillera de los Andes, se hará

por secciones; debiendo ser la primera de Mercedes á San Luis, la segunda de San Luis á Villa de la Paz, la tercera de Villa de la Paz á Mendoza, la cuarta de Mendoza á San Juan y la quinta de Mendoza ó San Juan á los Andes, sino hubiese un punto intermedio conveniente para hacer dos secciones de esta línea; y la garantía acordada en los términos de la modificacion 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 construccion los depositará en un Banco en Lóndres con intervencion del agente del Poder Ejecutivo para responder y ser aplicados al servicio de los mencionados títulos. Se declara que la Nacion no garante su amortizacion, ni responde de ella.

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

6ª Al art. 7º—Que cuando el producto líquido de cada línea exceda del 7 por ciento, el concesionario entregará á la Nacion semestralmente la mitad del excedente en dinero efectivo ó en fondos públicos, hasta reembolsar por completo las cantidades que por garantía hubiere recibido, debiendo ser la otra mitad destinada á formar un fondo de reserva á objeto de necesidades imprevistas del ferro-carril en cuya conservacion é inversion intervendrá el Poder Ejecutivo.

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

8ª Al art. 9º—La línea de Villa de Mercedes á San Juan pueda desviarse del trazado hecho por don Anjel Elia, segun los nuevos estudios lo aconsejen, la que deberá ser sometida á la aprobacion del Poder Ejecutivo, pero debiendo tocar siempre en San Luis, La Paz y Mendoza. Los planos y estudios del señor Elia serán cedidos gratuitamente al señor Clark.

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

10. Al art. 18—Que la suspension del pago

de la garantía como compulsión a la empresa para llenar deficiencias en el cumplimiento del contrato sea reemplazada con la multa señalada en la ley general de ferro-carriles.

11. Al art. 21—Que las herramientas y artículos necesarios para la construcción, gocen solo durante ella la rebaja de transporte acordada a los materiales en el ferro-carril de Villa Maria á Mercedes.

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

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

Art. 3º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones del Senado Argentino, en Buenos Aires, á 21 de Setiembre de 1877.

MARIANO ACOSTA.

Cárlos M. Saravia.

Secretario.

Sr. Garro—Debo hacer presente, que en la sesion anterior, quedó pendiente un artículo de la Ley de Sellos, que creo que debe tratarse con preferencia á este despacho.

Sr. Presidente—Ya se ha leído este. Asi es que ahora no podemos interrumpir la órden del dia.

Sr. Cané—Podemos concluir este, y mas tarde, ocuparnos de ese artículo.

Sr. Mendoza—Desearia que, antes de entrar á tratar este asunto, se llamara al señor Ministro del Interior.

Sr. Alcorta (S.)—Está en la Comision de Hacienda del Senado y es fácil llamarlo.

Sr. Presidente—Asi se hará

Transcurridos algunos instantes sin comparecer el señor Ministro dijo el

Sr. Alcorta (S.)—Puedo hacer el informe y el señor Ministro llegará á tiempo para la discusion de los artículos, puesto que este proyecto no se debe discutir en general.

Me parece conveniente, señor Presidente, hacer á la Cámara la historia de esta concesion del señor Clark, á que se refiere este proyecto que acaba de ponerse á discusion.

Por ley de 5 de Noviembre de 1872, el Congreso dispuso que se llamase á licitacion á quienes

quisieran tomar á su cargo la construcción de varias líneas férreas, con garantía de la Nacion y con las condiciones establecidas por ella.

Entre esas líneas habian estas dos: una de la ciudad de Buenos Aires á San Juan, pasando por San Luis y Mendoza, y otra de Mendoza, á San Juan con direccion á San Felipe de los Andes, hasta el límite de esta República con la de Chile.

El señor Clark hizo propuestas por estas dos líneas, y resultaron en el dia fijado para la licitacion, el 9 de Julio de 1873, ser las mas bajas entre las presentadas, y obtuvo asi la concesion por ellas.

Algun tiempo despues, en 26 de Enero de 1874, fué celebrado el contrato para la construcción de ambas líneas, entre el Poder Ejecutivo y el concesionario.

El señor Clark procedió á dar cumplimiento á este contrato inmediatamente, emprendiendo el estudio de la traza de ambas líneas; pero temiendo no poder terminarlo en el plazo convenido, á causa de los sucesos políticos de ese año, solicitó al Congreso una próroga de doce meses para presentar los planos, y le fué concedida.

Sin embargo, debo decir, señor Presidente, que el señor Clark no aprovechó de ella y que al terminar el plazo que le fijó el contrato de 26 de Enero de 1874, es decir, al año, en Enero de 1875, presentó los planos y los estudios completos de la traza de las líneas concedidas al Poder Ejecutivo.

Desde el dia de la aprobacion de los planos debia empezar á contarse el plazo fijado al señor Clark, para comenzar los trabajos de construcción, pero como hasta hoy no han sido aprobados, ellos no se han comenzado y el concesionario no ha faltado en nada al contrato.

He querido decir esto antes de pasar mas adelante, y para destruir el error en que están muchas personas á este respecto, creyendo que el señor Clark ha faltado á sus compromisos como todos los que obtuvieron concesiones de ferro-carriles en el año 1873.

En el año de 1875, se presentó el señor Clark al Congreso pidiendo modificaciones á su contrato, para poderlo llevar á cabo con mas facilidad.

Estas modificaciones importaban todas, beneficios para la Nacion, y no agravaban en nada sus compromisos. Las unas tendian á facilitar la formacion del capital para llevar á cabo la empresa, y las otras importaban economías para la Nacion, por cuanto reducian la estension de las líneas concedidas.

El Honorable Senado las tomó en consideracion, y aceptó las principales, en un proyecto de ley que pasó á esta Cámara en ese mismo año.

La Comision de Hacienda estudió ese proyecto y con su informe, la Cámara entró á discutirlo en una de sus últimas sesiones ordinarias de ese mismo año. Fué aprobado en general, y aceptadas en el artículo 1º tres modificaciones al contrato del señor Clark. Al discutirse la cuarta modificacion, se opusieron varios señores Diputados, y la Cámara resolvió que esa modificacion asi como las demas que seguian en el proyecto, volviesen á la Comision.

Allí ha quedado desde ese tiempo, hasta el mes anterior, en el cual la Comision presentó el dictámen que los señores Diputados tienen en sus manos.

Debo declarar, que si quedó el proyecto todo ese tiempo en la carterá de la Comision de Hacienda, fué porque ella no creyó conveniente despacharlo en el año anterior á causa del estado de nuestro crédito en Europa, en cuyos mercados tienen necesariamente que buscarse capital para empresas de esa magnitud, y apesar de los reclamos del concesionario, que no solo se presentó á la Cámara pidiendo el despacho de este asunto, sino que lo hizo tambien á los miembros de la Comision, como lo ha hecho en el presente año, desde que el Congreso abrió el período de sus sesiones.

Como la Comision cumple el encargo que le dió la Cámara, solo dá su dictámen sobre la parte del proyecto que quedó sin sancionar en el año 1875.

Las modificaciones contenidas en esta parte, como las sancionadas ya, no alteran absolutamente ni el valor establecido para la garantía, ni el monto de esta, y pueden aceptarse todas porque son benéficas para los intereses de la Nacion.

Una de las que tiene que discutir la Cámara, y es la principal, consiste en alterar la forma en que se ha de dar la garantía, estableciéndose que la Nacion garante el pago de ella directamente á los títulos que la empresa emita, sobre el valor de cada seccion construida del camino, despues de entregada al servicio público y no antes.

Para la Nacion importa lo mismo que dé la garantía en esta forma que en la ordinaria, pero para la forma de la sociedad la diferencia es enorme. La forma que se propone dá para la remision del capital facilidades, que no dá la otra.

Lo que exigen los capitalistas en todo mercado

para tomar títulos de renta ó acciones como estas es en la seguridad de que los intereses les han de ser pagados, y pagados en épocas determinadas.

Si esto les garante el gobierno de ese pais lo prefieren, á lo que importa la forma de garantía que tienen otros ferro-carriles en este pais, que les obliga á esperar el resultado de las liquidaciones que practican las empresas con mayor ó menor retardo.

He dicho que para la Nacion importa lo mismo: pagará en último resultado, nada mas de lo que tenia que pagar bajo el otro sistema. Si adelanta algo, se lo devolverá aquí la empresa, que será el producido líquido de las líneas que no alcanzen al 7 por ciento, y estará garantido de esto por el ferro-carril ó ferro-carriles construidos y explotados.

Otra de las modificaciones, es esta: que la Nacion se reserva el derecho durante un período de tiempo determinado, de construir por su cuenta ó conceder á otra empresa, la seccion entre Villa de Mercedes y Villa de la Paz ó Mendoza. Esta condicion que es favorable á la Nacion, la ha aceptado el concesionario, y es de acuerdo con él que se ha establecido.

La Comision ha introducido otras cláusulas que son nuevas en el contrato, siempre en beneficio de los intereses del pais.

Consisten en establecer mas claramente la situacion legal de la empresa en el pais, para hacer efectivas las responsabilidades en su caso.

Son tratados de los contratos que hace el Imperio del Brasil, en prevision de dificultades que ha tenido con compañías estrangeras á las que habia hecho concesiones en otro tiempo.

No creo necesario mencionar otros en este informe. La Comision dará sobre todo las esplicaciones que se le pidan.

Lo que quiero repetir, es que todas las modificaciones introducidas en el contrato del señor Clark, son en beneficio de los intereses de la Nacion, no alterando las obligaciones del concesionario.

Sr. Presidente—No hay que votar en general, pues, ya está aprobado en sesiones de años anteriores.

Sr. Alcorta (S.)—Es preciso tomar en consideracion la primera modificacion, que es la 4ª al art. 3º inciso 2º. Puede leerse y ponerse en discusion.

Se leyó dicha modificacion y fué aprobada, asi como la modificacion 5ª al art. 4º y la 6ª al art. 5º.

Se leyó la modificacion 7ª al art. 7º.

Sr. Videla y Correas—Tengo dudas sobre el alcance de este artículo; y al efecto voy á hacer una pregunta á la Comision: dado el caso de que no alcance el producto líquido del 7 por ciento ¿quién percibe este producto? ¿La Nacion ó el concesionario?

Sr. Chavarria—La Nacion.

Sr. Videla y Correas—Entonces me parece que debiera esplicarse de una manera mas clara la inteligencia del artículo; porque segun se desprende de él, solamente recibe la Nacion cuando el producto líquido esceda del 7 por ciento; pero nada se dice cuando no alcanza este 7 por ciento, y como no se ha establecido ya en la modificacion 4ª, que la Nacion garante el interés de 7 por ciento sobre los títulos que emita la empresa, es muy justo que la Nacion siempre perciba el producto líquido del ferro-carril; y en este caso propondría á la Comision una enmienda á la modificacion 7ª en los términos siguientes:

El concesionario entregará semestralmente á la Nacion, el producto líquido de cada línea hasta reembolsar por completo de las cantidades que por garantía hubiese pagado; y cuando el producto líquido escediese del 7 por ciento se destinará la mitad del escedente á formar un fondo de reserva etc., y el resto del artículo.

De este modo, desaparece la duda respecto al destino que se le ha de dar al producto cuando no alcance el siete por ciento.

Sr. Alcorta (S.)—La Comision acepta, señor Presidente.

Sr. Videla y Correas—Propondría al señor Diputado, una modificacion á la que él propone, que en vez de *semestralmente* diga *entregará trimestralmente*.

Sr. Alcorta (S.)—La Nacion pagará semestralmente. Si se pusiera esa condicion habria mas dificultades para la contabilidad.

Sr. Videla y Correas—Como la garantía se paga cada seis meses, me parecia justo establecer este mismo tiempo para el pago del producto.

Votada la modificacion al artículo 7º con la enmienda propuesta fué aprobada.

En discusion la modificacion número 8º.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Yo desearía conocer las razones de la distincion, que establece este artículo. Dice: el primer año, la Empresa puede fijar las tarifas sin intervencion del Poder Ejecutivo: y despues del primer año, necesita recien ponerse de acuerdo con el Poder Ejecutivo.

¿Qué razon hay para esto?

Sr. Chavarria—El concesionario ha solicitado este tiempo para hacer un ensayo y adquirir experiencia respecto al producido de la línea, para segun esto, mas tarde, poder ponerse de acuerdo con el Poder Ejecutivo para fijar en lo sucesivo la tarifa; y para tomar antecedentes respecto del movimiento de la línea. Cualquier otro temperamento que adoptara seria arbitrario, por que carece de la experiencia necesaria para hacer un arreglo con el Poder Ejecutivo.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—No puede ser un obstáculo el Poder Ejecutivo para esto. Me parece que es mas natural y mas lógico, desde que es una empresa que garante la Nacion, que tenga intervencion en la fijacion de las tarifas desde el primer año. . . .

Sr. Chavarria—La Nacion y el público quedan garantidos con la segunda parte de este artículo que la Comision ha creido conveniente agregar y que dice, que durante este primer año, y despues, la tarifa no escederá á la que actualmente cobra el ferro-carril trasandino, que es la mas mínima de todos los ferro-carriles de la República.

De este modo quedan garantidos los intereses comerciales de la República. . . .

Sr. Funes—La Comision que ha estudiado detenidamente este asunto, sin duda, no satisface realmente á la pregunta del señor Ministro. ¿Qué inconveniente hay en que el Gobierno Nacional intervenga en la fijacion de las tarifas?

El Gobierno Nacional no vá á exigir una cosa muy alta ni muy baja. Se dice que es para hacer un ensayo. Pero el ensayo se puede hacer con intervencion del Poder Ejecutivo.

Realmente la razon que ha dado el señor miembro informante de la Comision no satisface.

Sr. Chavarria—Es la única consideracion que tiene que esponder la Comision.

Para garantirse contra las altas tarifas tiene el señor Diputado el inciso 2º de este artículo.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Esa misma preocupacion me parece aventurada, pues que no sabemos el tiempo en que se vá á realizar. Pienso que quedaria mejor este artículo y será mas regular, estableciendo, que la Empresa fijará las tarifas de acuerdo con el Poder Ejecutivo.

Sr. Chavarria—El proyecto del Senado señalaba dos años, y la Comision lo ha reducido á uno.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Es decir que habriamos hecho uso de las mismas

razones, si hubiéramos estado en el Senado cuando se discutía el artículo.

Creo que podría quedar el artículo en la forma que he indicado; pero no insisto, hago la indicación, no mas.

Sr. Funes—Que se vote el artículo.

Puesto á votación el artículo en la forma propuesta por la Comisión, fué rechazado

Sr. Funes—Ahora puede votarse con esta modificación.

La empresa fijará las tarifas que crea conveniente, de acuerdo con el Poder Ejecutivo.

Sr. Gallo—Me parece que en el contrato primitivo vá un artículo exactamente igual al que propone el señor Diputado.

Puede dejarse el artículo primitivo, así, no hay necesidad de votación.

Sr. Chavarria—Ese artículo primitivo dice: El P. E. durante el término de la garantía fijará las tarifas en ambas líneas é intervendrá en ellas después de su vencimiento, cuando el producto exceda del 12 por ciento, al año. Me parece que esta última parte del artículo del contrato puede modificarse aceptando el segundo inciso del artículo que propone la Comisión, y entonces quedará de este modo:—La intervención del Poder Ejecutivo será después del vencimiento de la garantía, no pudiéndose exceder de la tasa que fija el inciso respectivo del artículo 8 de la Comisión. Porque del 7 por ciento que es la garantía al 12 por ciento, hay casi el doble, y es prudente establecer esto, mucho mas desde que el concesionario ha de poner desde luego una tasa determinada que no ha de exceder en ningún tiempo, después de concluido lo garantido.

Sr. Funes—Está bien.

Sr. Gallo—¿Cuáles son los datos que la Comisión ha tomado para fijar como máximo de la tarifa la escala que establece este artículo?

Sr. Chavarria—Es la tarifa que actualmente cobra el ferro-carril andino, que es la mas barata en la República. La Comisión se ha asesorado con la Oficina de Ingenieros Nacionales, y esta le ha manifestado que si el concesionario aceptaba esta *tasa* quedaba garantida contra las altas tarifas.

Sr. Gallo—¿Y el señor Clark ha aceptado esta tarifa?

Sr. Chavarria—Sí, señor Diputado. El artículo quedaría del modo siguiente: el Poder Ejecutivo durante el término de la garantía, fijará la tarifa en ambas *líneas ó vías*, sin que después de su vencimiento, puedan las tarifas mismas exceder

de los siguientes. y sigue la reforma introducida por la Comisión en el artículo 8°.

Sr. Gallo—Voy á oponerme á que se establezca la escala de tarifas que propone la Comisión. La razón principal que tengo para ello, es que estas tarifas son sumamente bajas, tal como se encuentran propuestas. Respecto á la tarifa de cargas puedo dar este dato á la Cámara: La tarifa que se propone aquí como tarifa máxima puede ser cobrada por el ferro-carril trasandino; es mas baja que la que cobra actualmente el ferro-carril del Oeste de Buenos Aires y sin embargo.

Sr. Mendoza—Me permite una observación, señor Diputado?

El señor Rogers, empresario del ferro-carril andino, me decía: las tarifas que he fijado, actualmente son mucho mas bajas que las del ferro-carril del Oeste de Buenos Aires, y le conviene á la empresa del ferro-carril andino fijar estas tarifas. Me mostraba unos datos comparativos que habia recibido de su agente en Villa Mercedes que decía lo siguiente: Datos comparativos de los años 1876 y 1877 en los meses de Junio, Julio y Agosto, decía: *al fin empezamos á ganar dinero*. En el mes de Junio de 1876 el ferro-carril Andino cargó 112 toneladas; en el mes de Junio de 1877, cargó 840 toneladas; en el mes de Julio de 1876, cargó 736 toneladas; en el mes de Julio de 1877, cargó 940 toneladas, en el mes de Agosto de 1876, cargó 73 toneladas, en el mes de Agosto de 1877, cargó 120 toneladas con tarifas bajas.

Sr. Gallo—Me felicito de estos datos, porque ellos demuestran el movimiento que hay en este ferro-carril, que hasta ahora no ha hecho sino demandar erogaciones á la Nación, y veo que no es lejano el momento, en que va á principiar á recuperar la nación los gastos que ha demandado.

Pero esto, en manera alguna modifica mis ideas.

Yo no soy partidario de las tarifas altas en los ferro-carriles, creo, por el contrario, que un ferro-carril que recién se establece, necesita tarifas bajas, á fin de acostumbrar á la población á que use este medio de locomoción y que abandone al que estaba acostumbrada por la rutina.

Peró puede llegar un momento también, en que las tarifas bajas pueden ser un inconveniente, por cuanto las empresas que tratan de lucrar con estas obras no logran su objeto, y yo presentaba el ejemplo del ferro-carril del Oeste de la Provin-

cia de Buenos Aires, que actualmente cobra tarifas mas altas que las que se establecen por este artículo; ¿y porqué cobra tarifas mas altas? porque la poblacion se encuentra acostumbrada á este medio de locomocion, y porque la empresa del ferro-carril necesita sacar la mayor renta posible, á fin de poder cubrir los gastos que demanda su construccion y esplotacion.

No creo que sea necesario para el ferro-carril Andino en los primeros momentos establecer tarifas altas, al contrario, creo que esto seria un error.

Creo que el interés de la empresa se consultaria estableciendo las tarifas lo mas bajo posible. Pero no me parece, tampoco, prudente venir á ligar, á vincular á la empresa de esta manera obligándola, á fijar una tarifa determinada.

A mi, me parece que se encuentra bastante garantida la República en el sistema adoptado por la ley, tal como se sancionó anteriormente. Es bastante que el Poder Ejecutivo intervenga en la fijacion de las tarifas. El Poder Ejecutivo que representa á la Nacion entera, está directamente interesado en que la Nacion no sea esplotada. Por consiguiente no ha de permitir nunca que se establezcan tarifas tan altas, que vengan á exceder, diré asi, á las fuerzas económicas de aquella poblacion, de manera que el ferro-carril no produzca los resultados que debe producir. Con esta garantía creo, pues, que será bastante.

Debemos tener en cuenta que la Nacion tiene que pagar el 7 por ciento que garante y que es un verdadero interés nacional que esa garantía deje de pesar lo mas pronto posible sobre el Erario de la Nacion.

El señor Diputado presentaba como una prueba de las ventajas que ofrecen las tarifas bajas, los datos comparativos del año 76 y 77, pero, á mi juicio, esto no demuestra los benéficos efectos de las tarifas bajas, sinó que demuestra que la produccion ha aumentado en aquellas poblaciones.

Sr. Mendoza—No, señor.

Sr. Gallo—Yo no puedo comprender que las mercaderías y pasajeros. . . .

Sr. Maiarin—Vienen como antes en carros que hacen competencia al ferro-carril.

Sr. Alcorta (S.)—La seccion hecha es muy corta; por eso es.

Sr. Gallo—Bien, perfectamente, acepto todos estos argumentos. Puede ser que, hasta este momento en que el ferro-carril, llega á «Villa Mercedes», la conduccion de la carga que viene á

Mendoza y San Juan prefiera hacerse por el antiguo sistema de los carros; y esto puede comprenderse, porque es indudable que el flete por los carros en la seccion que sirve este ferro-carril, tiene que ser insignificante. Pero, una vez que atravesando los desiertos, llegue al corazon de las provincias ricas de la República, como San Luis y Mendoza; entonces, me parece que jamás se ha de preferir el antiguo sistema de los carros que hasta ahora se ha preferido, por que este medio de conduccion ha de ser muy oneroso en relacion á lo que puede costar el ferro carril, aunque lo gravásemos con tarifas dobles de las que se proponen en este artículo.

Hago esta observacion, únicamente en el sentido de probar que no es conveniente establecer, como tarifa máxima, una tan baja como la que se establece por este artículo, sin que por eso, pretenda, en manera alguna, defender las tarifas altas.

Yo creo que las tarifas bajas son indispensables en los primeros tiempos, y creo, tambien, que las Provincias han de ensayar todos los medios posibles á fin de que estas tarifas sean mas bajas; pero no quiero vincular eternamente al Poder Ejecutivo ni á los contratistas, á estas tarifas bajas, que alejan los beneficios que la Nacion debe esperar de ese ferro-carril. Entonces, yo creo que este artículo debe quedar completamente suprimido, dejándolo como estaba en el proyecto primitivo, es decir, que las tarifas serán hechas de acuerdo con el Poder Ejecutivo y los concesionarios, hasta el momento en que su produccion exceda el 7 por ciento.

Sr. Alcorta (S.)—La Comision acepta lo que propone el señor Diputado por Buenos Aires.

Sr. Presidente—¿El señor Diputado por Mendoza acepta tambien? ¿No habia propuesto una modificacion?

Sr. Alcorta (S.)—No, señor; el señor Diputado no habia propuesto nada.

Si el señor Diputado por Buenos Aires quiere, se puede agregar: el Poder Ejecutivo, *de acuerdo con los concesionarios*, fijará las tarifas etc.

Sr. Gallo—A mi me gusta mas, como está en el proyecto primitivo, porque esta intervencion que se dá al concesionario puede llevarnos al peligro que veía el señor Diputado por San Luis; que el concesionario quiera talvez sacar mayores ventajas que las que le seria lícito esperar y como, por un artículo posterior se dice, que las diferencias que surjieran entre el Poder Ejecutivo y el concesionario, con motivo de esta ley, serán

resueltas por árbitros, esto sería dejar á un tribunal arbitral la determinacion de las tarifas.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Tenga la bondad, señor Secretario, de leer como está en el proyecto primitivo.

Se leyó como sigue:

Art. 8° «El Poder Ejecutivo durante el término de la garantía, fijará las tarifas en ambas líneas ó vías, é intervendrá en ellas despues de su vencimiento, cuando el producto exceda de 12 por ciento al año.»

Sr. Alcorta (S.)—Nos parecia muy violento para el concesionario que se le fijasen las tarifas por el Poder Ejecutivo.

Sr. Gallo—Yo hago notar á la Comision que el Poder Ejecutivo se encuentra tan interesado como el concesionario, en que las tarifas se encuentren en una altura tal, que den mayores productos á la Nacion, puesto que, es la Nacion la que paga esa garantía del siete por ciento.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—*Encargado del Ministerio del Interior*—Pero si este contrato ha sido aceptado por el concesionario ¿porque oficiosamente se le viene á hacer esta concesion?

Sr. Alcorta (S.)—Oficiosamente no, señor Ministro, pues en la solicitud del concesionario pide algo semejante.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—¿Pero él ha pedido la modificacion de este artículo?

Sr. Alcorta (S.)—Sí, señor; y el Senado la concedió.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Yo no estoy enterado de esto, lo que no debe extrañar la Cámara, pues que se trata de asuntos pertenecientes á un Departamento que no está á mi cargo, pero de cualquier manera que sea....

Sr. Funes—Deseo saber de la Comision si el concesionario ha acordado esta máxima tarifa.

Sr. Alcorta (S.)—La ha aceptado.

Sr. Funes—Entonces ¿que dificultad hay?

Si está aprobado por los mismos hechos actuales que, poniendo bajas las tarifas, hay enormemente mas produccion cuando hay mas concurso, mas tráfico, entonces no comprendo porque se ponen caras las tarifas.

Ahora esta fijacion de tarifas por el concesionario, apesar de tener confianza en el Poder Ejecutivo, creo que puede ofrecer algunas dificultades. Puede ser que el concesionario haya hecho acumulacion de artículos voluminosos, como ser la leña, el carbon etc., y entonces, para ser esclusivo,

puede poner altas las tarifas correspondientes á esos artículos, explotando de esta manera al público. Por eso, para evitar que esto suceda, seria conveniente poner un máximum y un mínimum.

Sr. Gallo—Como no es la empresa la que va á poner las tarifas.

Sr. Funes—Pero tiene una parte en el acuerdo.

Y, ya he dicho, pueden presentarse dificultades entre el Poder Ejecutivo y el concesionario, que se evitarán estableciendo un máximum y un mínimum.

Sr. Cané—Señor Presidente: yo voy á votar por el artículo primitivo de la Comision de Hacienda.

Yo creo, que indudablemente, es una garantía para la Nacion que el Gobierno fije las tarifas; pero creo, al mismo tiempo, que el concesionario de este ferro-carril, ha tenido sobrada razon al solicitar de la Cámara la modificacion de esta cláusula, en el sentido de que se le permita tener una parte en el acuerdo sobre la fijacion de esas tarifas.

Todos conocen cuales son las condiciones generales bajo las cuales se hace este género de concesiones; no podemos mirar á estos concesionarios como enemigos de la Nacion y del Tesoro público, y como explotadores del pueblo entero; no podemos considerar asi estas empresas, en las cuales es la Nacion la que reporta mayores beneficios.

Por otra parte, no puedo creer que el Gobierno, por mas esfuerzos que haga, apesar de todos los empleados que ponga en la empresa, no ha de poder tener un conocimiento de las necesidades de esa empresa, de los medios de reembolso que tiene, y del modo de retribuir los servicios que este ferro-carril haga, un conocimiento, decia, tan exacto como los mismos empresarios.

Si es cierto, como lo han dicho el señor Diputado por San Luis, y el señor Ministro, y como yo mismo lo creo, que las tarifas bajas, económicamente hablando, son las que dan mayores resultados, es natural suponer que serán los mismos empresarios los que harán los esfuerzos necesarios para obtener esos resultados favorables.

Por otra parte, cuando el gobierno vea que estas tarifas sufren una alteracion notable por una circunstancia especial, como la que teme el señor Diputado por Santa-Fé, de que la empresa, ademas de la explotacion del ferro-carril haga acumulacion de un artículo determinado que requiera la suba ó baja de la tarifa de conduccion del mismo artículo; en ese caso, el Poder Ejecutivo ha

de abrir el ojo, y se ha de apereibir, de una manera evidente, de que hay esplotacion.

Yo creo que está en la conveniencia de la Nacion, como de la empresa, que haya un acuerdo mútuo, respecto á la fijacion de las tarifas; y al mismo tiempo creo, como el señor Diputado por Buenos Aires, que este máximum es imposible en los primeros tiempos, y que, dejando simplemente al arbitrio del Poder Ejecutivo, en union con la empresa, esta fijacion, obtendremos resultados mas favorables,

Asi, pues, he de votar por el artículo tal como la Comision lo propone, con la modificacion propuesta por el señor Diputado por Buenos Aires, respecto al máximum de las tarifas.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores (Encargado interinamente del Ministerio del Interior)—Tenga la bondad, señor Secretario, de leer el artículo del contrato primitivo.

Se leyó.

«Art. 8º El Poder Ejecutivo, durante el término de la garantía, fijará las tarifas en ambas líneas ó vias, é intervendrá en ellas despues de su vencimiento, cuando el producto exceda del 12 por ciento.»

Sr. Ministro—Me parece mas claro este artículo. En él se establece que, mientras esté vigente la garantía, el Poder Ejecutivo fijará las tarifas; terminada la garantía, entonces las establecerá de acuerdo con el concesionario.

En el artículo que propone la Comision, hay algo que yo no comprendo. Dice que, durante la garantía, las fijará el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el concesionario, y que, terminada la garantía, *intervendrá*. ¿Qué quiere decir *intervenir*, en este caso?

Sr. Cané—La intervencion no la entiendo yo como el señor Ministro. La intervencion es simplemente cuando, á juicio del Poder Ejecutivo, las tarifas que, por derecho propio, han propuesto los empresarios, sean excesivas, ultrapasen el 12 por ciento que marca el mismo artículo. Entonces interviene el Poder Ejecutivo, y los trae á los límites del artículo mismo, demostrándoles que los han pasado.

Sr. Ministro — Precisamente sospechando que ese sea el sentido que tiene la palabra *intervenir*, me parecia mas conveniente aclarar esto, diciendo que, en el primer tiempo, mientras dure la garantía, las establecerá por si solo, y despues lo hará de acuerdo con el concesionario; porque la intervencion, en los términos que el señor Di-

putado me la esplica, me parece que vá á dar lugar á dificultades mas ó menos serias.

Sr. Alem—Se vá á reducir á un consejo.

Sr. Cané—No á un consejo, á un mandato imperativo. El artículo del contrato primitivo dá esa intervencion al Poder Ejecutivo, pero esa intervencion no es mas que para limitar las tarifas á una cantidad determinada, de que habla el mismo artículo. . .

Sr. Malarin—Iba á espresar el mismo pensamiento que el señor Ministro. Yo creo que se debe entender asi el artículo propuesto

Estoy de acuerdo con el anterior, pero no con éste. Por mi parte, no quiero conceder á un contratista una intervencion, durante la garantía, que no debe tener, puesto que el Poder Ejecutivo paga el 7 por ciento y posteriormente, no quiero quitar al Poder Ejecutivo una intervencion que debe tener por la ley, que ha tenido siempre, y que, á mi juicio, en obras de esta magnitud, es indispensable que tenga.

Por esa razon, he de estar por el artículo tal como lo ha propuesto el señor Diputado por Buenos Aires, Dr. Gallo.

Sr. Alem—La Comision habia aceptado el artículo con una modificacion.

Se leyó el artículo de la Comision.

Sr. Gallo—Yo propongo que no se ponga nada.

Sr. Cané—De manera que hay que votar el artículo primitivo del contrato, con las modificaciones que se han introducido en él y que ha aceptado la Comision de Hacienda, de acuerdo con los concesionarios.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—¿Quiere decir, entonces, que, rechazándose el artículo en esa forma, queda el artículo primitivo del contrato?

Sr. Cané—Si, señor.

Sr. Presidente—Se vá á votar el artículo propuesto por la Comision.

Votado el artículo fué rechazado.

Se leyó la modificacion general art. 9º.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—No encuentro razon para que estos planos que el Poder Ejecutivo ha adquirido, sean cedidos gratuitamente al empresario.

Estos planos costaron al Poder Ejecutivo cuarenta mil patacones, sino recuerdo mal.

Sr. Zavalla (M. J.)—Pero no sirven, señor Ministro.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Yo no se si sirven. Pero lo que no comprendo

es que se cedan gratuitamente, en caso que sirvan.

Sr. Zavalla (M. J.)—Pero si le digo que no sirven!

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Lo que yo sé, es lo siguiente:—que estos planos han costado al Poder Ejecutivo cuarenta mil pesos, próximamente, que los ha pagado, que hace tres años se encuentra privado de esa cantidad y de sus intereses; que el empresario de ese ferrocarril ha obtenido de los poderes públicos todas las concesiones, todas las modificaciones que ha solicitado, y la verdad es, que no veo la razón de esta liberalidad; que el Poder Ejecutivo gaste cuarenta mil patacones en unos planos, y que, luego, los entregue, sin que le sea repuesta la suma que ha desembolsado.

Si no sirven, es otra cosa; entonces no debe darlos, puesto que no tienen utilidad.

Yo no insistiré, sin embargo. Hago simplemente una observación.

Sr. Chavarria—Esta modificación tiene relación con otra del contrato.

En el contrato firmado por el señor Clak, se le obligaba á seguir estrictamente los planos del señor Elia, á llevar la traza por donde él la habia estudiado. Pero, ahora, se le exime de esa obligación, por reputarse mas conveniente. Se le dice que seguirá la traza de don Angel Elia, con las desviaciones que convenga de acuerdo con el Poder Ejecutivo. De manera que, ahora ya no vá á seguir estrictamente la traza; no se va á aprovechar de los estudios hechos por el señor Elia, sino en aquella parte en que no se haga desviación.

Por otra parte, resulta que esos estudios no están perfectamente bien hechos, y un solo dato bastará para confirmar ese juicio.

Segun los estudios del señor Elia, la trocha angosta, de Mercedes á Mendoza ó á San Juan, debia costar veinte mil y pico de pesos, y la via ancha veinte y siete mil. El señor Clak, ha convenido en hacerla así, como máximum, por diez y nueve mil pesos. Esta diferencia, pues, de ocho mil pesos en kilómetro, nos demuestra que el señor Elia ha hecho cálculos exagerados, por haber presupuestado obras y construcciones que se calcula no serán necesarias.

Esta consideración y la otra que he apuntado anteriormente, han decidido á la Comisión á aceptar esa modificación, que ya estaba tambien aceptada por el Senado.

Sr. Alcorta (S.)—A mas, no es el primer caso en que se entregan los estudios, gratuitamente

á los concesionarios. Aquí se hizo igual donación á la empresa del ferro-carril del Rosario á Córdoba; y tambien costaban cuarenta mil patacones, pagados al ingeniero Campbell.

En otras naciones los estudios se hacen casi siempre por cuenta de los Gobiernos, y cuando las líneas están estudiadas, es que se sacan á licitación, si es que se quiere hacer esos ferro-carri-les por medio de empresas particulares.

Hay pues, precedentes al respecto.

Por otra parte, debo decir al señor Ministro que, si el concesionario ha obtenido modificaciones al contrato, muy pocas de ellas (casi ninguna) son en beneficio personal del concesionario: ellas son en beneficio de la Nación.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Yo decia que esos planos costaban cuarenta mil patacones á la Nación.

Sr. Alcorta (S.)—Es que el señor ministro ha dicho tambien, que ya que se le han hecho concesiones, no debia hacérsele esta última.

Yo digo que no se le han hecho concesiones, en su esclusivo beneficio.

Sr. Vileya—¿No están ya aprobados los estudios por el Poder Ejecutivo?

Sr. Chavarria—Nó, señor.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—No están aprobados por el Poder Ejecutivo, por que, cuando los presentó el señor Clak, fué cuando ocurrió al Congreso pidiendo modificaciones al contrato; y no se creyó, entonces, necesario expedirse en la aprobación de los planos y estudios que habia presentado, puesto que estaban pendientes, ante el Congreso, las modificaciones que él habia solicitado.

Bien, señor Presidente, yo hacia esta observación, porque un señor Diputado, á mi izquierda, observaba que los planos no servian. Y no me parece que debe ser muy fundada esta aseveración, porque acabo de oír, al señor Diputado que informa á nombre de la Comisión, que, por el contrato, debia hacerse el ferro-carril con sujeción á los planos del señor Elia. Ahora, he oído decir que no valen nada.

Sr. Zavalla (M. J.)—Al Gefe del Departamento de Ingenieros, le he oído decir esto.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Es tan oscura esta cuestión, que solo demuestran estas observaciones la poca seguridad con que muchas veces procedemos.

Sr. Chavarria—¿Servían estos planos para el primitivo contrato?

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—

Precisamente, sería de desear que no se continuaran pagando las cosas mas de lo que valen. Es en este sentido que yo habia hecho la observacion.

Sin embargo, la Cámara resolverá.

Sr. Vieyra—Yo haria mocion para que se postergase este asunto, hasta que el señor Ministro tomara mayores datos del Departamento de Ingenieros.

Sr. Chavarria—No hay necesidad de perder tiempo.

Sr. Gallo—Yo creo que no puede haber dificultad en que se ceda gratuitamente estos planos y estudios al señor Clark. Y la razon es sencilla: si el señor Clark hace el ferro-carril, estos estudios van á ser completamente inútiles para la Nacion; y no hay razon de ningun género, entonces, en esterilizar ese dinero ya gastado, dejando guardados en el archivo de la Oficina de Ingenieros, planos que van á ser completamente inútiles ya.

Sin embargo, me pareceria conveniente, que la Comision aclarara una duda que tengo á este respecto.

Este contrato dice que, si el señor Clark no principiara los trabajos dentro de un tiempo determinado, el contrato quedaria sin efecto; y mientras tanto, ya habríamos dado el señor Clark los planos y estudios hechos por el señor Elía.

¿Cómo se salvaria esta dificultad? ¿Tendria que devolverlos el señor Clark?

Sr. Alcorta (S.)—Tendria que devolverlos.

Por otra parte, el señor Clark no tiene interés ninguno en los planos del señor Elía. Si se pone esta cláusula, de entregarle gratuitamente los estudios y planos, es porque, en el contrato primitivo, se le habia impuesto la obligacion de seguir la traza fijada por el señor Elía; y de adquirirlos con su dinero.

Sr. Gallo—Entónces, seria mejor redactar el artículo de esta manera: « Los planos y estudios del señor Elía, serán puestos á disposicion del señor Clark.

Sr. Funes—Y copiándolos, no los necesitará mas.

Sr. Cané—Qué objeto tiene la Nacion en conservar esos planos en una cubeta, eternamente? ¿Qué objeto tiene en poner trabas al concesionario de esta línea, en impedir, de todas maneras, que marche adelante? ¿Su interés es que se haga ese ferro-carril, si ó nó?

La Nacion no va á reembolzarse de ninguna manera esos cuarenta mil patacones, con tener

guardados esos planos en el archivo. La Nacion no puede tampoco obligar al concesionario á que compre los planos, puesto que no le sirven para nada.

Se le habia obligado á ir por tal parte, á seguir tal traza, se dice. Pero está en las conveniencias de la Nacion, que los constructores de esta línea tengan á su disposicion el mayor número de datos y detalles respecto de la misma construccion, y que, por consiguiente, se ponga á su disposicion estos estudios y planos. Si el beneficio es para la Nacion! Y yo no creo justo, en fin, hacer comprar al empresario, planos que él mismo declara que no le sirven.

Sr. Alcorta (S.)—Voy á hacer notar que, por una modificacion del contrato del señor Clark, se le obliga á hacer nuevos estudios y á presentarlos al Poder Ejecutivo, pudiendo desviarse de la línea trazada por el señor Elía. ¿E iriamos á obligarle á pagar los estudios de una traza que quién sabe como está hecha?

Sr. Mayer—No se le obliga á variar de traza: se le concede que pueda variar.

Sr. Vieyra—¿Cuál es el tiempo que tiene el concesionario para presentar estos nuevos estudios?

Sr. Alcorta (S.)—Tiene que presentarlos dentro del plazo fijado para hacer los nuevos estudios.

Sr. Vieyra—Porque, por el contrato, tiene solamente seis meses para presentar los estudios al Poder Ejecutivo. Ahora creo que se le acuerda un año.

Y si el Poder Ejecutivo no aceptara los planos ¿el pais quedaria esperando hasta que se hicieran nuevos estudios?

Pero no estamos en ese caso, debemos poner todo aquello que sea necesario para preveer no suceda lo que ha sucedido hasta ahora; que el señor Clark ha hecho estudios á los cuales no ha prestado su aprobacion el Poder Ejecutivo, por que no eran bien hechos, segun tengo entendido.

Sr. Alcorta (S.)—¡No admito el cargo que hace el señor Diputado! Yo he dicho al informar en general que el señor Clark cumplió perfectamente su contrato, que presentó los planos en el tiempo en que debia presentarlos; que es el Poder Ejecutivo quien no lo ha aprobado todavia. No porque sean malos; tengo entendido que son muy buenos como planos y completos en sus detalles, y esto por honor de nuestro pais, pues una gran parte de esos estudios han sido hechos por un ingeniero argentino.

La razon porque no se han aprobado, creo que será porque el Departamento de Ingenieros no ha tenido tiempo de examíarlos.

Sr. Vicyra—El Presidente del Departamento de Ingenieros, señor White, me ha dicho que los estudios presentados por el señor Clark no eran bien hechos.

Con ese antecedente es que me he dirigido á la Cámara.

Sr. Alcorta (S.)—¿Como puede decir eso cuando todavia no ha concluido de estudiarlos? Pues si hubiera terminado de estudiarlos, cumpliendo con su deber, habría dado su informe al Poder Ejecutivo favorable ó desfavorable, y este los hubiera aprobado ó desaprobado.

Sr. Vicyra—Me ha dicho que eran inservibles.

Sr. Alcorta (S.)—Pero no es esta la cuestion. Los planos están ahí, y el Departamento, como oficina no ha dicho nada sobre ellos.

Sr. Vicyra—Yo he dicho esto al señor Diputado por contestar el cargo que él creía le habia dirigido.

Sr. Alcorta (S.)—La cuestion ahora es simplemente si se toman ó no los planos del señor Elia. La Comision acepta la modificacion introducida por el señor Gallo:—que se pondrán los planos á disposicion del concesionario. No se le dan gratuitamente, sinó que se pondrán á su disposicion.

Sr. Funes—Eso es darlo gratuitamente; desde que se le dá un plano para que lo copie.

Sr. Alcorta (S.)—No lo han de copiar.

Sr. Funes—Para que le use entonces!

Sr. Alcorta (S.)—No lo han de usar!

Sr. Funes—Y entonces ¿para qué lo quiere? ¿Para verlo?

Sr. Alcorta (S.)—Insisto en que se le den los planos para levantar la obligacion de comprarlos que tenia el otro contrato.

Sr. Funes—Pero si dice, que se pongan á su disposicion.

Sr. Gallo—¿Y qué inconveniente puede haber en eso?

Sr. Funes—Pero ¿qué utilidad puede haber en una cosa que no sirve para nada?

Sr. Presidente—No puede continuar así la discusion. Se vá á votar.

Sr. Villafañe—Yo no veo esta liberalidad que atribuyen ciertos señores Diputados á la última parte del artículo, y si hay alguna, yo no creo que sea tanta, no es en obsequio del concesionario que se va á hacer la seccion de estos planos, es en ob-

sequio del país, en beneficio del cual va á trabajarse el ferro-carril.

Así como la Nacion se impone otras condiciones, indudablemente mas gravosas que esta, no puede tener inconveniente en ceder estos planos al señor Clark que vá á construir este ferro-carril. Si son buenos, hará uso de ellos, si no prescindirá. Por consiguiente, no veo ninguna razon aceptable, por la cual pueda rechazarse esta parte del artículo, así es que he de votar por él.

Sr. Ruiz Moreno—Hago mocion para que se cierre el debate. (Apoyado.)

Sr. Zorrilla—Yo desearia, señor Presidente, fijar bien la votacion que se vá á hacer, desde que la comision acepta la modificacion propuesta por el señor Diputado Cané, me parece que debe votarse con esa modificacion.

Sr. Alcorta (S.)—Sí, señor, la modificacion es esta:—«los planos y estudios del señor Elia serán puestos á disposicion del señor Clark.

Se leyó el artículo con la modificacion indicada.

Sr. Avellaneda—Pido que se vote por partes. Puede votarse hasta la palabra «Mendoza.»

Votada hasta esta parte fué aprobado. El resto del inciso lo fué tambien por afirmativa de 30 votos contra 19.

Sr. Alcorta (S.)—En este momento, se me ha traído la noticia de un suceso que me ha impresionado, señor Presidente, como creo que impresionará tambien á mis colegas.

Anteayer ha muerto en Paris, uno de los primeros hombres del presente siglo, Adolfo Thiers.

Fué un gran historiador y un gran estadista! Honró á la humanidad con su talento y sus virtudes.

Yo voy á pedir á la Cámara que haga una demostracion á la memoria de tan grande hombre. No la pido para el autor de la revolucion Francesa y del Consulado y del Imperio, la pido para el eminente estadista, para ese hombre admirable, que, con su talento, su energía, su patriotismo salvó á esa Nacion tan vinculada á la nuestra, y tan simpática para los argentinos, de la anarquía y de la ruina.

Hago mocion para que la Cámara suspenda su sesion por un cuarto de hora, como demostracion de duelo por la muerte de este gran hombre. (Apoyado.)

Sr. Presidente—Estando apoyada esta mocion y no habiendo oposicion, me parece inútil votarla.

Se suspendió en seguida la sesion.

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

Sr. Presidente—De acuerdo con lo que previene la ley del 68, la Cámara tiene que proceder al nombramiento de un Presidente, para los casos de afección de la Presidencia de la República.

Se vá á proceder á la votacion.

Practicada la votacion nominal, resultó electo el señor Diputado don Vicente F. Lopez por 41 votos; habiendo obtenido 7 votos el doctor Saavedra Zavaleta y 6 el señor Frias.

En seguida se dió lectura de un mensaje y un proyecto del Poder Ejecutivo, autorizándole para invertir la suma de pesos fuertes 267,000 en la planteacion de una casa de moneda en la ciudad de Buenos Aires, el que fué destinado á la Comision de Hacienda.

Sr. Presidente—Se vá á continuar la discusion pendiente.

Se leyó la modificacion 10ª al artículo 11º como sigue:

«Los concesionarios reconocen á la Nacion el derecho de mandar construir por los medios que estime convenientes, la seccion de Villa Mercedes á Villa de la Paz ó hasta Mendoza, pudiendo hacerlo por partes. Este derecho reservado al Gobierno Nacional espirará tres meses antes de la fecha que se haya fijado al señor Clark, para dar principio á los trabajos de dicha seccion; de modo que si tres meses antes de llegar ese dia, el Gobierno no ha resuelto construir la espresada seccion ó adjudicarla á otra empresa, lo hará saber al señor Clark, quien estará obligado á construirla en la forma y bajo las condiciones establecidas en el contrato.

«En el caso de que se resolviese construir por cuenta de la Nacion una ó dos secciones entre Villa de Mercedes y Villa de la Paz, los concesionarios se obligan á reembolsar al Gobierno el valor de la parte construida, despues de terminada la línea hasta San Juan. El reembolso se hará en dinero efectivo, recibiendo el precio de costo que arroje la licitacion pública. Desde el dia que la Nacion se reembolse del valor de la seccion ó secciones, empezará á regir la garantía acordada á los concesionarios por el artículo 3º inciso 2º de este contrato.»

Sr. Alcorta (S.)—La redaccion de este inciso que acaba de leer el señor Secretario, es otra que la que está impresa. Esta alteracion se ha hecho de acuerdo con el Poder Ejecutivo y con el concesionario.

La Comision la ha aceptado, porque cree, señor Presidente, que esto es en beneficio de los intereses de la Nacion.

Votada fué aprobada.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Creo que ha quedado por inadvertencia sin to-

marse en consideracion la parte de la modificacion 10ª al artículo 11º que establece que la época en que debe darse principio á los trabajos de construccion se fijará por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el concesionario, dentro del año siguiente al del otorgamiento del contrato modificado.

Sr. Alcorta (S.)—Tiene razon el señor Ministro.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Así es que se debe proceder á la sancion de esta parte del artículo que acabo de indicar.

Sr. Chavarria—Efectivamente.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Sobre esta parte que creo que es la que debe considerarse ahora, voy á hacer una pregunta á los señores de la Comision, y sentiria mucho que estas ligeras observaciones se interpretasen como falta de simpatía por este proyecto: no es esa absolutamente mi intencion.

Las muy ligeras que he hecho especialmente, son con motivo de algunas observaciones de los señores Diputados en antesalas; y viene esto de que yo no estoy conforme con el dictámen que se ha seguido, de que los contratos obtenidos en licitacion, despues se vengán modificando gradualmente.

Me parece que esto no es conveniente: que las licitaciones ó contratos obtenidos en licitacion deben cumplirse y deben darse por terminados, porque no es prudente modificar contratos y licitaciones que han sido obtenidos en esta forma.

Ahora simplemente voy á hacer notar que aqui esto queda un poco vago.

Se dice que la época en que deben darse principio á los trabajos de construccion se fijará por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el concesionario, dentro del año siguiente á la suscripcion del contrato modificado.

No sé como entienden los señores de la Comision esta redaccion; pero me parece que la inteligencia que ella da á esta parte del artículo, no está conforme con lo que yo he oido al señor Clark en algunas esplicaciones que he tenido con él.

De todo esto deduzco lo siguiente: que no hay términos señalados para empezar la construccion; que únicamente se señaló el término de un año para que el empresario, de acuerdo con el Poder Ejecutivo señalase el tiempo en que va á empezar la construccion del camino: creo que esto es lo que resulta.

Supongamos que dentro del año vencido, al

tratar el Poder Ejecutivo este punto con el concesionario, no arriben á ponerse de acuerdo ¿cuando es que debe empezarse la construccion? Me permitiré preguntar á la Comision como se resolverá esta dificultad.

Sr. Chavarria—Seria el caso del arbitraje que está previsto en el contrato.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Yo dudaria que esta fuera la forma regular de resolver, por medio del arbitraje.

El arbitraje, entiendo que es para aquellas cuestiones que vienen sobre el cumplimiento del contrato ó la ejecucion de la ley, pero que no podrá de ningun modo sujetarse á la resolucion de los árbitros un punto en el que carecen ellos, de todos los datos y de todos los elementos necesarios para resolverlo, puesto que depende de los inconvenientes que haya podido tener el empresario para levantar los recursos, para reunir los elementos necesarios para empezar la construccion.

Como pienso que hay mucho perjuicio para el pais en la prolongacion indefinida de esta clase de concesiones, porque la verdad es que pesan siempre sobre el crédito de la República estos compromisos á que aparece generalmente obligada; como tambien resulta que haya quizá empresas mas reducidas pero mas practicables, creo que seria conveniente determinar de algun modo el máximun al menos, de término en que debe empezar esta construccion, porque temo que si sobrevinieran algunos inconvenientes ó dificultades al empresario, tendríamos un desacuerdo entre él y el Poder Ejecutivo para la determinacion del tiempo en que deberian empezar estos trabajos, y no me parece que lo debieran resolver los árbitros.

Sr. Chavarria—Voy á decir cual ha sido el pensamiento de la Comision.

Esta modificacion no ha sido solicitada por el concesionario; procede de la Comision misma, y su propósito ha sido defenderse contra la morosidad del Poder Ejecutivo.

El señor Clark tenia seis meses para comenzar los trabajos despues de la aprobacion de esos planos, el señor Clark hizo los estudios y los presentó antes de terminar el plazo que tenia, y debian entrar desde luego al estudio del Departamento de Ingenieros, para que lo mas pronto posible, comenzara á correr el término dentro del cual debia principiari la construccion. Se presentaron los planos y por consecuencia no le corre plazo alguno al señor Clark.

Entónces la Comision ha querido con esto obligar al Poder Ejecutivo á que se ocupe de los pla-

nos, y al efecto señala un año para que dentro de él fije la época de ejecucion de las obras, porque teme la Comision que si se dejaba el artículo tal cual estaba redactado en el contrato anterior pasarian tres, cinco y hasta diez años, y los planos no se aprobarian. Esta ha sido la mente de la Comision. Acepta sin embargo cualquier otra forma de señalamiento del plazo.

Si el señor Ministro piensa que señalar al Poder Ejecutivo ó al concesionario, un año ó dos es mas conveniente, la Comision acepta.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—No quisiera reducir á término tan breve al concesionario; no tengo esa intencion. Estaré conforme mas bien con que se le ampliara ese término; pero debo observar al señor Diputado, que segun los datos que yo he tomado del Ministerio del Interior, no me parece que es muy fundada la observacion que ha hecho el señor Diputado, atribuyendo una gran morosidad al Gobierno. No habia motivo para ocuparse de los planos porque estaba pendiente el negocio del señor Clark de la aprobacion que prestase el Congreso, á la modificacion que él habia solicitado: no era asunto que todavia pudiera considerarse, que estaba corriente.

Así, pues, me parece que es una precaucion inútil, porque el Poder Ejecutivo tiene mucho interés y no ha de perder tiempo en este asunto, y podemos establecer entonces el artículo primitivo, no oponiéndome por mi parte, á que se amplie el término que se da al concesionario, porque no tengo la intencion de que se le obligue á que haga el trabajo en seis meses; yo estoy conforme en que se doble el plazo.

Sr. Chavarria—La Comision pensó al principio señalar un año, y despues dos, al concesionario para que principiasen los trabajos; pero tuvo presente la consideracion de la forma en que este debe obtener el capital necesario para la construccion.

Le pareció que tenia la intencion de buscar ese capital en Londres, donde hace dos años está deprimido el crédito argentino; y obligándole al concesionario á comenzar las obras dentro de una época fija, tendria que ir inmediatamente á levantar ese capital al mercado de Lóndres, y podria suceder que llegase en un momento poco afortunado para la operacion, en que los *bonos* argentinos no gozasen de favor, y obligándolo á cumplir el contrato, tendria forzosamente que levantar ese capital en condiciones tal vez desventajosas. De manera que se le haría un mal

á él como concesionario y un mal para la República, en contribuir por una prescripcion emanada de una buena intencion, á que bajase el nivel del crédito argentino en aquella plaza.

Entonces la Comision se dijo: si se le deja al Poder Ejecutivo el que espíe, diremos así, la oportunidad de levantar ese capital, de modo que el señor Clark no vaya á hacer alguna operacion ruinosa; porque puede ser que tenga intencion el Poder Ejecutivo, de practicar en Lóndres, alguna operacion, habremos conciliado esta dificultad—Conocedor como nadie el Poder Ejecutivo del momento oportuno para levantar un empréstito que en todo caso vá con la garantía de la República Argentina, no le señalaría un plazo largo, si cree el Gobierno que ese capital se puede formar en poco tiempo; pero si el Gobierno cree por el contrario, que si el concesionario vá á Lóndres inmediatamente á levantar su capital y que el momento no era favorable, le acordaría un plazo largo, cuando calcule que el crédito argentino se halla bien, que no sería mirada con antipatía la primera obra con capital inglés que se trata de hacer en la República, y que quedaria tambien garantido el comercio y el pais de las buenas condiciones en que el concesionario vá á levantar el capital. Si el concesionario recibe con mucho recargo el capital, ese recargo pesaría sobre las obras que tiene obligacion de construir, mas el interés.

Esta razon determinó á la Comision á dejar enteramente á discrecion del Poder Ejecutivo el señalamiento del plazo y compelerle á que fijara ese término dentro del año siguiente á la suscripcion del contrato modificado.

Ahora, si el señor Ministro cree que es conveniente señalar el plazo de uno ó dos años....

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Yo creo que sería conveniente señalar siempre un plazo, aun cuando duplicáramos el que se había estipulado en el primitivo contrato, porque si sobrevienen dificultades, el Congreso podrá, en vista de las razones indicadas por el señor Diputado, concederle una próroga; mientras que dejarlo indefinido, es dar lugar á dificultades, mas tarde, que no podemos precisar ahora.

Sr. Chavarria—Podría fijarse dos años....

Sr. Mendoza—Es demasiado dos años....

Sr. Funes—Es preciso que tenga un término.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Yo no hago oposicion á que se fije el término que propone el señor Diputado.

Sr. Wilde—Yo lo encuentro determinado el

término en que debe comenzarse la construccion solo puede variar en el espacio de doce meses, pero no puede prolongarse mas de un año; por consiguiente tal como está propuesto el artículo me parece bien.

Dice el artículo: »Deberán comenzar los trabajos de construccion.....dentro del año siguiente á la suscripcion del contrato modificado.....

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Tenga la bondad de leer todo, desde la primera palabra.

Sr. Wilde—La época en que debe darse principio á los trabajos de construccion se fijará por el Poder Ejecutivo de acuerdo con el concesionario dentro del año siguiente á la suscripcion del contrato modificado. Como no supongo que se dilate tanto la suscripcion del contrato modificado, y como el término comienza á correr desde ese momento y como el máximo es un año.

Sr. Cané—Uno año para fijar.

Sr. Funes—Dentro del año siguiente, el Poder Ejecutivo puede fijar diez años.

Es equívoca la redaccion.

Sr. Chavarria—No es equívoca, señor.

Sr. Cané—Lo racional es lo que ha entendido el señor Diputado Wilde.

Sr. Chavarria—Por la segunda parte del artículo que se leyó, la Nacion puede resolver, hacer por su cuenta ese ferro-carril, y para ese caso va á tener el mismo plazo que el señor Clark, para dar principio á la obra.

Sr. Videla y Correas—Yo creo que no hay necesidad ni aun de consignar esta parte del artículo, porque el contrato primitivo establece los plazos dentro de los cuales deben principiarse las obras, es decir, seis meses despues que el Gobierno haya aprobado los planos, respecto á la obra de Buenos Aires hasta San Juan, y un año despues, respecto á las demas obras. Por consiguiente, desde que allí se determina un plazo que puede alargarse poco mas ó menos, segun la voluntad del P. E., me parece innecesaria la prescripcion.

Ademas, de esta manera se evitaria el inconveniente que ha apuntado el señor Ministro, cual es que si no llegan á ponerse de acuerdo, no se sabrá como salir de la dificultad.

Por eso yo propongo que no se acepte la modificacion y se deje como está en el contrato primitivo.

Sr. Wilde—Yo pediria al señor miembro informante, que le explicara al señor Diputado las

razones que ha tenido para poner este artículo *apurador* del Poder Ejecutivo. . . .

Sr. Mendoza—Demorador, señor Diputado.

Sr. Alcorta (S.)—Hay otra razon, que ya dió mi honorable colega, y es que si se restringe el plazo, se restringe tambien para la Nacion, puesto que ella, por este artículo se reserva el derecho de realizar la construccion de una seccion de la línea por su cuenta ó entregarla á otra empresa; resolucíon que debe tomarse dentro de este plazo, menos tres meses, puesto que tiene la obligacion de notificarla con esa anticipacion al señor Clark.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Aunque no tengo duda de que el Poder Ejecutivo tendrá toda consideracion á este respecto, me parecia muy duro para el concesionario el que quedara solo pendiente de la voluntad del Poder Ejecutivo; á mi me parece que se podria ampliar el término del contrato primitivo, y fijar el doble de los plazos establecidos. . . .

Sr. Alcorta (S.)—¿No admitiria el señor Ministro que quede el Poder Ejecutivo, autorizado para fijar los plazos?

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores—Sí señor, si los señores Diputados creen que no será resistido por el concesionario.

Sr. Cané—Si se pudiera armonizar con la mocion del señor Ministro. . . .

Sr. Alcorta (S.)—El señor Ministro está conforme en aceptar lo que propone la Comision: en dejar que el Poder Ejecutivo fije los plazos. . . .

Sr. Chavarria—Despues de aprobados los planos.

Sr. Mendoza—¿Qué objeto hay en aprobar los planos, cuando ellos pueden ser alterados si los estudios así lo aconsejaran? Hace media hora que he hablado con el Gefe del Departamento de Ingenieros y me ha dicho que una parte de los planos son buenos, pero otra son malos; y el Poder Ejecutivo de seguro que no los ha de aprobar. . . .

Sr. Alcorta (S.)—Yo creo que no es esa la cuestion.

Sr. Mendoza—No trato de oponer dificultad alguna; lo que quiero es que se fije un término.

Sr. Alcorta (S.)—De eso se trata, y yo le digo al señor Diputado, que está interesado,—no solo como Diputado de la Nacion, sino como residente en una de las provincias que van á ser beneficiadas por este ferro-carril, en que él se lleve á cabo lo mas pronto posible, que con la redaccion que propone la Comision se establece el verdadero

plazo, y con la otra queda pendiente de la voluntad del Poder Ejecutivo.

Sr. Funes—¿Y si no se aprueban los planos?

Sr. Alcorta (S.)—No podemos ponernos en ese caso.

Sr. Funes—¿Y si no le parecen bien al Poder Ejecutivo?

Sr. Presidente—No pueden seguir por mas tiempo estos diálogos; debe regularizarse el debate.

Sr. Wilde—Despues de oida la discusion respecto de esta línea, me he convencido de que el artículo tal como lo ha presentado la Comision, es lo mejor que se ha propuesto; y hago mocion para que se cierre el debate y se vote el artículo tal cual lo presenta la Comision. (Apoyado.)

Dado el punto por suficientemente discutido, se votó el artículo tal cual lo proponia la Comision, y fué aprobado por 28 votos contra 20.

Se leyó la modificacion 11 al artículo 14.

Sr. Del Campo—Yo creo que este artículo no está redactado con la bastante claridad que requiere un contrato de esta naturaleza, para evitar al pais los males que contratos análogos han traído, por no haberse fijado bien las obligaciones de los concesionarios, ó por haberse concedido poder establecer su domicilio en otra parte.

Creo que toda empresa que viene á contratar una concesion, de cualquier clase que sea, con el Gobierno, debe tener su domicilio en el pais; y esta obligacion debe consignarse de una manera clara y terminante.

Sr. Chavarria—¿Si me permite? Está consignado eso.

Esta es una agregacion á aquella cláusula que dice lo siguiente:—«El domicilio legal del concesionario, para los efectos de ese contrato, y en su caso el de las sociedades ó compañías, que será en la República en donde se harán efectivos los dividendos de accionistas que alli se suscriban.»

Esta modificacion es una agregacion al contrato, por eso comienza diciendo:

«Sin perjuicio de que sea en la República el domicilio legal del concesionario etc.» Es lo que dice el artículo 14 del contrato.

Lo demas es un agregado, simplemente para aclarar ese artículo: no es una modificacion al artículo 2°.

La sociedad constructora puede ser una y puede ser el concesionario, mientras que la sociedad que dá los capitales es otra; y para deslindar las obligaciones respecto de cada una de esas empresas, es que se ha hecho esta agregacion, que no

modifica en manera alguna el contrato en su artículo 14, tal como estaba primitivamente redactado.

Sr. Del Campo—Yo no tengo inconveniente en votar por el despacho de la Comision; tal cual lo presenta, consignándose en el acta espresamente, que esta es la inteligencia del artículo.

Es lo único que yo quiero.

Sr. Cané—¿Y cual otra puede entender el señor Diputado?

Sr. Del Campo—Porque esas palabras: *sin perjuicio*. . . .

Sr. Cané—Resultan de la disposicion anterior.

Sr. Del Campo—Yo propondría que quedase en esta forma:—«Sin perjuicio de que sea el domicilio legal del concesionario en la República» como lo establece el artículo.

Sr. Cané—Es lo mismo, señor Diputado.

Sr. Del Campo—No está bien claro.

Sr. Cané—Yo me esplicaba la duda del señor Diputado, porque no conocia la parte del artículo que ha leído el señor Diputado Chavarria; pero ahora nó.

Sr. Del Campo—No está claro el artículo como lo propone la Comision; ni llena tampoco sus exigencias.

Sr. Alcorta (S.)—Le llamo la atencion al señor Diputado, sobre el artículo 5º, que dice que las cantidades que el Poder Ejecutivo pague por el servicio de la garantía, cuando esta hubiese de hacerse efectiva, las entregará en Lóndres semestralmente, en fondos públicos del seis por ciento de renta y uno por ciento de amortizacion anual, al precio corriente allí, ó en dinero efectivo cuando el Poder Ejecutivo lo estime así conveniente.

Y á propósito de las garantías que el señor Diputado quiere tomar para nuestro pais, previendo dificultades que pudiera suscitarse entre estas empresas formadas en el extranjero y las autoridades del pais, le hago notar, que el artículo 3º tiene algo que no se ha establecido en otras concesiones. Dice:—«Todos los actos y contratos celebrados por las empresas que deben ejecutar el contrato del concesionario, serán sometidos á las leyes de la República, así como á la jurisdiccion de los tribunales correspondientes, sin que puedan sustraerse á ellas por razones tomadas de sus estatutos.»

Sr. Del Campo—Pero, cuando se trata de interpretar una ley, no se toman las disposiciones aisladas, sino el conjunto.

Sr. Presidente—Se vá á votar si se aprueba

ó no el artículo como lo propone la Comision, y constará la opinion del señor Diputado en el acta, como lo ha pedido.

Se votó el artículo y resultó aprobado.

Se aprobaron tambien las siguientes modificaciones introducidas por la Comision: los artículos 12ª á los artículos 16 y 17.

13ª Al artículo 18.

Se leyó la 14ª introducida al artículo 21:

Sr. Videla—Este ferro-carril se encuentra actualmente arrendado; entiendo que el contrato es por cinco años.

Aquí se trata de legislar sobre rebaja del transporte en ese ferro carril.

No sé si esto importa una dificultad, y desearia oir una esplicacion de la Comision á este respecto.

Sr. Chavarria—En el contrato con el señor Rodgers, arrendatario del ferro carril Andino, se ha establecido la misma carga que el Gobierno tomó sobre si, por el artículo 21 del contrato hecho con el concesionario Clark, esto es: hacer una rebaja de setenta por ciento, á los materiales que se transportasen por esa línea, para la construccion de ferro carriles. De modo que de manera alguna viene á traer esto un perjuicio ni un gravamen, aun para el arrendatario Rodgers.

Sr. Alcorta (S.)—Este artículo no debe encontrar dificultad, y hasta puede suprimirse, porque existe lo mismo en el contrato primitivo.

Sr. Videla—No conocia esa condicion.

Se votó si se aprobaba esa modificacion, y resultó afirmativa.

La Comision habia retirado el artículo 2.º

Los artículos 3º, 4º, 5º y 6º que eran de forma, fueron aprobados sin discusion, quedando terminada con esto la consideracion del proyecto en discusion.

Sr. Cané—Podria levantarse la sesion. Ha sido esta una sesion muy laboriosa.

Sr. Alcorta (S.)—Puede entrar á discusion el despacho de la Comision sobre la solicitud del señor Rodgers. Tiene relacion con el asunto de que acaba de ocuparse la Cámara, y está en la misma órden del dia.

Sr. Mendoza—Desearía hacer una indicacion á la Comision: si tiene algun inconveniente en retirar su despacho, porque ahora creo que no tiene objeto, dadas las condiciones en que se encuentra, por el artículo 11 de modificaciones al contrato del señor Clark.

Sr. Alcorta (S.)—Es el peticionario quien debe pedir el retiro la solicitud.

Sr. Mendoza—¿Que objeto hay en rechazar

una propuesta, cuando el concesionario puede retirarla, si quiere?

Creo que no tendría inconveniente la Comision en aceptar esto.

Sr. Chavarria—Esta solicitud puede hacerla solamente el peticionario; pero, sin embargo se puede aplazar el asunto.

Sr. Mendoza—Yo haria mocion para que volviera á Comision, si ella no se opone. (Apoyado.)

Sr. Presidente—Asi se hará, estando apoyado.

Sr. Alcorta (S.) — ¿Como, Señor Presidente, aplazamiento, ó que vuelva á Comision?

Sr. Wilde—Pediria que se votara la mocion de aplazar esta cuestion.

Sr. Mendoza—¿De aplazamiento? Yo pido que vuelva á Comision.

Sr. San Roman — Yo creo puede aplazarse este asunto, mientras el interesado no solicite su despacho.

Sr. Ruiz Moreno—Que entre en la órden del dia siguiente.

Sr. Gallo—¿Y porqué se ha pedido el aplazamiento?

Pero, señor! Entonces, mas bien que vaya al archivo.

¿Aplazamiento para cuando?

Sr. Mendoza—La mocion que he hecho es para que vuelva nuevamente á Comision, porque entiendo que ella no ha estudiado la propuesta; porque no debia estudiarla, puesto que venia ella inoportunamente, desde que existia un contrato que no daba lugar á ningun otro empresario, á hacer propuestas para construir las mismas secciones que estaban contratadas.

Comola Comision no ha estudiado esta propuesta, creo que no tendrá inconveniente en retirar su despacho, á menos que se empeñe en rechazarla para desairar á un empresario.

Sr. Wilde—Un asunto despachado por una Comision y que no se trata en la Cámara, queda siempre en cartera. Si este asunto tiene despacho ¿porqué no tratarlo? mucho mas cuando es correlativo con el que se acaba de discutir.

Es evidente que no puede tener lugar este contrato, estando firmado y vigente el otro. Luego, pues, la sancion natural es rechazarlo, y de no hacerlo volver á Comision, porque no tendría qué hacer en ella.

Sr. Mendoza—No es contrato: es una propuesta.

Sr. Wilde—La propuesta nada tiene que ha-

cer en la Comision; y quedaria alli, pasando en su cartera como asunto propuesto al despacho, sin que haya posibilidad de hacer otro despacho, sino este: no ha lugar.

Sr. Mendoza—Está equivocado. Cuando la Comision despachaba este asunto, tenia razon para poner: no ha lugar; pero hoy, despues de sancionadas las modificaciones de la Cámara de Senadores, la Cámara, creo, puede entrar á considerar la propuesta, y tiene derecho para ello, porque este mismo artículo, de hecho, le dá el derecho de oir propuestas, de cualquier empresario que se presente.

Sr. Chavarria—Yo habia propuesto el aplazamiento, por las mismas razones del señor Diputado por San Luis; porque, mientras las modificaciones que la Cámara acaba de sancionar

Sr. Mendoza—Pero yo no aceptaba el aplazamiento porque se dijo que debiamos tratar en la próxima sesion este decreto «no ha lugar.»

Sr. Gallo—Lo mejor seria que el asunto volviese á Comision.

Sr. Mendoza—Sí señor, es la mocion que he hecho.

Se votó si volvía el asunto á Comision y resultó afirmativa.

Sr. Ruiz Moreno—El asunto que tocaba despues de este, era el del Ferro-carril Primer Enterriano.

Yo hice mocion para que entrase despues del asunto Clark y asi lo acordó la Cámara, hace tres ó cuatro sesiones.

Sr. Echagüe—Se postergó para esta sesion.

Sr. Gallo—La hora es avanzada, y este asunto puede dar lugar á discusion. Asi es que podría quedar para la sesion de mañana á la noche.

Sr. Ruiz Moreno— Tengo interés en tomar parte en la discusion de este asunto y no se si podría concurrir á la sesion de mañana. Tengo inconvenientes graves, que me privan de concurrir á la sesion, como lo saben algunos de mis honorables colegas.

Sr. Alcorta (S.) — Habría conveniencia en concluir con un artículo de la ley de patentes, que quedó pendiente, para que esta ley vaya al Senado. Al principio de esta sesion, la Cámara resolvió que se tratara este artículo pendiente, despues del proyecto que se ha discutido.

Sr. Ruiz Moreno—Hay un acuerdo de la Cámara; creo que tengo el derecho de pedir á la Cámara que cumpla lo acordado.

Sr. Villafañe—Yo propondría al señor Diputado para obviar las dificultades que apunta, que

este asunto se tratará en la sesion del Viérnes, que tendrá lugar de dia y á la hora que el señor Diputado podrá concurrir.

Sr. Ruiz Moreno—Pero eso tiene para mí este inconveniente: que deseo dar datos que talvez no conoce el señor Diputado, y quizá no pueda concurrir á la sesion del Viérnes.

Sr. Villafañe—Yo creia que se referia á la sesion, que debe tener lugar mañana á la noche.

Sr. Ruiz Moreno—Bien, señor Presidente, podríamos acordar tratar este asunto en la sesion de mañana, aunque de noche no vienen los señores Diputados; yo he venido anoche desde Belgrano, y no hubo número.

Sr. Presidente—Quedará para la sesion próxima. Es preciso pedir á los señores Diputados que concurren á las citaciones, pues, el período de sesiones está muy avanzado y todavia no se ha discutido el presupuesto:

Sr. Ruiz Moreno—Podíamos cambiar la hora, podíamos reunirnos mañana á las 12.

Sr. Gallo—Es que yo no veo la razon para cambiar la hora.

Sr. Alcorta (S.)—De diez citaciones que se hicieron el año pasado para sesiones de noche, solo tuvieron lugar una ó dos.

Sr. Ruiz Moreno—Propongo para cortar este debate, que se vote si se ha de tratar el asunto como lo acordó la Cámara en la sesion anterior.

Sr. Presidente—¿En la próxima sesion?

Sr. Alcorta (S.)—No señor, en la presente.

Sr. Presidente—Se vá á votar si se ha de tratar este asunto en la sesion de hoy.

Votado resultó afirmativa.

En seguida se leyó el sigeiente despacho dela-

COMISION DE HACIENDA.

A la Honorable Cámara de Diputados.

Vuestra Comision de Hacienda ha tomado en consideracion las modificaciones introducidas por el Honorable Senado al proyecto sancionado en el año 1875 por V. H. relativo al ferro-carril Primer Entre-Riano; y por las razones que espondrá el miembro informante os aconseja su rechazo.

Sala de Comisiones, Agosto 4 de 1874.

*Vicente F. Lopez—Santiago Alcorta—
Isaac M. Chavarria—E. Basabailva—
so—M. Gacitúa.*

PROYECTO DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación.

Art. 1º El Poder Ejecutivo procederá á hacer la gestion necesaria para el reembolso al tesoro de la Nacion, de las sumas adelantadas en la reconstruccion del Ferro-Carril «Primer Entre-Riano,» y pago de deudas de la empresa.

Art. 2º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de sesiones de la Cámara de Diputados de la Nacion, en Buenos Aires, á 6 de Octubre de 1875.

JOSÉ MORENO.
Miguel Sorondo
Secretario.

PROYECTO DEL SENADO

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para entregar á la sociedad del ferro-carril «Primer Entre-Riano» hasta la suma de 30,000 pesos fuertes en fondos públicos nacionales del 6 por ciento de interés y uno de amortizacion, para el pago de sus deudas, siempre que la totalidad de los accionistas hagan cesion de todos sus derechos y acciones, dejando á la Nacion dueña absoluta de las propiedades de la sociedad, y sin responsabilidad alguna á favor de los acreedores de la misma.

Art. 2º Autorízasele ademas para invertir la suma de 20,000 pesos fuertes en la reconstruccion de dicho Ferro-Carril, en el caso que este pasara á propiedad esclusiva de la Nacion.

Art. 3º Sinó se obtuviese lo establecido en el art. 1º en las condiciones allí espresadas, el Poder Ejecutivo procederá á hacer la gestion necesaria, para el reembolso al Tesoro de la Nacion, tanto de las sumas adelantadas en la reconstruccion del ferro-carril «Primer Entre-Riano,» como para el pago de deudas de la empresa.

Art. 4º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones del Senado Argentino á 12 dias de Julio de 1877.

MARIANO ACOSTA
Cárlos M. Saravia
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusion general.

Sr. Chavarria—Bajo la apariencia de un dictámen modesto, como decia el señor Diputado