

CONGRESO NACIONAL

CÁMARA DE DIPUTADOS

61ª Sesión Ordinaria, del 29 de Setiembre de 1878

PRESIDENCIA DEL DOCTOR BENJAMIN DE LA VEGA

SUMARIO. — Asuntos entrados. — Despachos de Comisiones. — Se rechazan las modificaciones del Senado en el proyecto de ley sobre timbres postales. — Se aprueban las modificaciones del mismo en el proyecto abriendo un crédito suplementario al Presupuesto del Departamento del Interior por la suma de pfs. 2,332 22 cts. — Se aprueba un proyecto del Senado acordando permiso á D. Carlos Fava para aceptar el cargo de Cónsul del Paraguay en Corrientes. — No se acepta la renuncia elavada por el Sr. Diputado Soaje. — Se concede permiso al Sr. Presidente de la República para ausentarse de la Capital. — Se considera el proyecto, autorizando la modificacion de contrato con D. J. E. Clark para la construccion de un Ferro-Carril á Chile.

Presidente
Achaval (T).
Achaval (J).
Alcobendas
Alcorta (S).
Alcorta (A).
Alcorta (P. R.)
Alem
Alurralde
Alvarez
Alvarez Prado
Aparicio
Aradiz
Basavilbaso.
Cabral
Caceres.
Capo
Cámpillo
Cambaceres.
Carol
Chavarria
Crespo
De la Plaza.
Del Campo.
Derqui
Diaz
Donado
Rechague
Figueroa (F.)
Figueroa (G.)
Funes
Gallo
Garro
Igarzabal
Lagos Garcia
Lopez
Madero.
Mayer.
Marengo.
Mendilaharzu
Molina
Olmos
Orgaz.

En Buenos Aires, á veinte y nueve de Setiembre de mil ochocientos setenta y cinco, reunidos en su sala de sesiones los Sres. Diputados al márgen inscriptos, el Sr. Presidente declaró abierta la sesion.

Leida, aprobada y firmada el acta de la anterior, se procedió á dar cuenta de los

ASUNTOS ENTRADOS :

Se leyó una nota del Senado avisando haber insistido aquella Cámara en las modificaciones introducidas en el proyecto presentado sobre timbres postales.

Sr. Gallo. — Creo que podría tratarse sobre tablas.

Apoyada suficientemente esta mocion fué aprobada.

Sr. Ruiz de los Llanos. — No me he apercibido bien de la diferencia.

Sr. Gallo. — La única interesante es la que se refiere á la exoneracion del pago del impuesto á los periódicos. La Cámara de Diputados los habia

Ortiz
Pellegrini.
Peña
Pereyra
Rivera
Ruiz de los Llanos
Saavedra Zavaleta.
Salas
Soler.
Sosa.
Tello.
Tejedor
Uriburu.
Videla.
Videla Correa.
Villada.
Wilhe
Zavalla (M. M.)
Zavalla (M. J.)
Zorrilla

Con-aviso

Gonzalez
Soaje

Con licencia.

Lezama
Quinteros
Rodriguez.
Ruiz Moreno.
Soria.
Teran.
Warcalde.

Sin aviso.

Moreno
Padilla
Peñaloza

exonerado, y el Senado piensa que debe imponérseles el impuesto. La Cámara de Diputados en su primera revision pensó que debia insistir en su primitiva sancion, es decir, continuar lo establecido hasta ahora por la ley; y el Senado piensa que nó.

Sr. Diaz. — La otra modificacion consiste en que el Senado piensa que esta ley no debe revisarse el año 76, sino que debe regir indefinidamente desde el 1º de Enero.

Sr. Gallo. — Yo creo que la modificacion consiste en la supresion de unas palabras que tiene el artículo, por las cuales se dice que quedaban derogadas las disposiciones contrarias á la presente ley; pero eso no es esencial, porque desde que una ley se dicte esta viene á derogar la existente.

Sr. Diaz. — La diferencia esencial es la que yo acabo de indicar, y por esa misma razon no se debe aceptar la reforma.

Varios Sres. Diputados. —

Podrian leerse los dos últimos artículos.

Sr. Presidente.—Del Senado no han venido los antecedentes necesarios y se van á buscar. Podría aprovecharse el tiempo para seguir dando cuenta.

Se prosiguió dando cuenta del modo siguiente: El Senado avisa haber prestado su aprobacion al proyecto de ley concediendo en propiedad á D. Daniel Gowland, doce leguas de tierras nacionales. (Al archivo).

El mismo devuelve un proyecto modificado sobre crédito suplementario.

Sr. Garro.—El Senado solo ha introducido una modificacion, y es de poca importancia. Como está en tramitacion este proyecto desde mucho tiempo, creo que habria conveniencia en tratarlo sobre tablas. (Apoyado).

Sr. Presidente.—Se tomará en consideracion despues de resolver el asunto que está pendiente.

Se prosiguió dando cuenta de los asuntos entrados:

El P. E. remite una comunicacion del Presidente del Directorio del Banco Nacional, solicitando la division del capital primitivo de ese establecimiento en dos séries.

Sr. Gallo.—Me parece que debe pasar á la Comision especial nombrada para el Banco Nacional.

Sr. Presidente.—Tiene razon el Sr. Diputado, así se hará.

Se leyó la renuncia presentada por el Sr. Soaje.

Sr. Presidente.—Se tratará sobre tablas como es de práctica despues de terminar el otro asunto.

Se prosiguió dando cuenta de los asuntos entrados.

Varios comerciantes de esta plaza solicitando la sancion del proyecto de ley sobre marcas de fábrica y de comercio en el presente período legislativo.

(Agréguese á sus antecedentes).

D^a Arminda y D^a Luisa Farias, hermanas del Capitan D. Federico Farias, solicitan una pension graciable (Comision Militar).

D. Julio Muñoz y Lara solicita la proteccion del Congreso para la planteacion de varias fábricas de elaboracion de alcoholes y azúcares del comercio. (Comision de Hacienda).

DESPACHOS DE COMISIONES:

La Comision de Hacienda se ha espedido en el proyecto del Senado, autorizando al P. E. para el establecimiento de líneas telegráficas que unan esta ciudad con las comandancias de frontera de la Provincia de Buenos Aires.

La misma en el proyecto del Senado, que acuerda

una próroga á la empresa del Ferro-Carril á Campana.

La Militar en el mensaje del P. E. pidiendo la aprobacion del Congreso en los gastos hechos para atender al servicio de algunos buques de la escuadra nacional.

La de Peticiones en el proyecto de ley del Senado, concediendo á D. Gustavo Brever y C^a privilegio por ocho años para establecer en el país una fábrica de papel.

La Militar en el proyecto del Senado, concediendo á D^a Bonifacia y D^a Rosaria Arauz, la pension de pfts. 40 mensuales.

La misma en el proyecto del Senado, acordando á D^a Isabel Faes de Lobaton, la pension de pfts. 24 mensuales.

Sr. Alem.—Haria mocion para que se tratara sobre tablas esa pension. Viene despachada por el Senado, y si no se trata ahora indudablemente quedaria postergada.

(Apoyado).

Sr. Presidente.—Se tendrá presente para la oportunidad.

Se prosiguió dando cuenta de los despachos de Comisiones.

La de Negocios Constitucionales en el proyecto del Senado acordado permiso á D. Carlos Fava para aceptar el cargo de Cónsul del Paraguay en Corrientes.

Sr. Cabral.—Pediria que por su orden se tomara en consideracion sobre tablas. Es un asunto despachado por el Senado: está desde el principio del período de las sesiones, y como no ofrece dificultad puesto que hay precedentes en la Cámara de concesiones de igual naturaleza, hago mocion para que se trate sobre tablas.

(Apoyado).

Sr. Presidente.—Se hará lo mismo que con los otros.

En seguida se leyó la primera modificacion introducida por el Senado en el proyecto de timbres postales. Se puso á votacion si la Cámara insistia en su primitiva sancion y resultó afirmativa por mas de dos terceras partes de votos.

Púsose en discusion la segunda modificacion.

Sr. Achaval.—En las sesiones anteriores no se dió esplicacion alguna acerca de este punto; pero despues he oido que ella tiene mayor alcance.

Parece que no es un simple cambio de palabras, sino que tiene por propósito que esta ley rija indefinidamente sin necesidad de revisarse.

Puesto á votacion si la Cámara insistia en su

¿quedaría derogada la sancion de la Cámara? Es claro que nó.

Sr. Presidente.—La Cámara resolverá si se necesita mocion de reconsideracion en casos como el presente.

Se votó y resultó negativa.

Se pasó á la órden del día con la consideracion del siguiente despacho :

Comision de Hacienda.

Buenos Aires, Setiembre 23 de 1875.

A la Honorable Cámara de Diputados.

La Comision de Hacienda ha estudiado el proyecto sancionado por el Honorable Senado, autorizando al P. E. para que de acuerdo con D. Juan E. Clark, introduzca modificaciones al contrato de construccion de ferro-carriles á la Provincia de San Juan y de allí á Chile, y os aconseja su adopcion por las razones que dará el miembro informante.

Dios guarde á V. H.

Vicente F. Lopez.—S. Alcorta.—Isaac M. Chavarría.—Cárlos Salas.

PROYECTO DEL SENADO.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nacion Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

L E Y .

Art. 1º. Se autoriza al P. E. para que de acuerdo con D. 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 introduzca 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 ferro-carriles que se liguén 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, para continuarla á la Cordillera de los Andes, dejando la línea de Buenos Aires á Villa de Mercedes para empezar á construirse, cuando las otras dos estén terminadas y en servicio público.

2ª Al artículo 2º Que el ancho de la via en las líneas de Buenos Aires á Villa Mercedes y de esta á

San Juan, sea de un metro y sesenta y ocho centímetros.

3ª Al artículo 3º: 1º Que para los efectos de la garantía el Poder Ejecutivo fijará previo informe de peritos, el costo de las líneas de Buenos Aires á Villa de Mercedes y de este punto á San Juan, no debiendo exceder en 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 veintinueve mil setecientos ptes. por kilómetro en la de Mendoza ó San Juan, hasta el límite de la República en la Cordillera de los Andes.

3º Que para que las acciones y títulos garantidos no excedan del monto total que estas dos líneas representan en 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 hagan 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 artículo 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 si no 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 Agen-

te 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.

5^a Al artículo 5^o: Que las cantidades que el Poder Ejecutivo pague por las garantías, 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.

6^a Al artículo 7^o: Que cuando el producto líquido de cada línea exceda de 7 % 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.

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

8^a Al artículo 9^o: La línea de Villa de Mercedes á San Juan puede desviarse del trazado hecho por D. Angel 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 Sr. Elia serán cedidos gratuitamente al Sr. Clark.

9^a Al artículo 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 artículo 18: Que la suspension del pago de la garantía, como compulsion á la Empresa para llenar deficiencias en el cumplimiento del contrato, sea reemplazado con la multa señalada en la ley general de ferro-carriles.

11. Al artículo 21: Que las herramientas y artículos necesarios para la construccion gocen solo durante ella la rebaja de trasporte acordada á 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 P. E. y la Empresa, serán sometidas á la decision de árbitros nombrados por una y otra parte, conforme á las leyes del país.

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

Art. 3^o. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Senado Argentino, en Buenos Aires, á 21 de Setiembre de 1875.

MARIANO ACOSTA.

Cárlos M. Saravia.

Secretario.

Sr. Chavarria. —Con arreglo á la ley de Noviembre de 1872, el P. E. sacó á licitacion la construccion de dos vias férreas: una que partiendo de Buenos Aires, pasará por Junin ó Rojas, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza, terminando en San Juan; la segunda, que arrancando de San Juan á Mendoza, se dirijiese á San Felipe por Uspallata, ó Los Patos, terminando en el límite de la República.

El Sr. D. Juan Clark obtuvo la adjudicacion de la construccion de estas líneas. Celebró con tal motivo un contrato de construccion; en Enero de 1874. Ahora se presenta pidiendo algunas reformas al contrato celebrado por el P. E., quien considerando que algunas de esas modificaciones son sustanciales, las ha pasado al Congreso.

El Senado ha admitido varias de las modificaciones solicitadas, ha desechado las otras, é introducido algunas nuevas.

Verdaderamente, las modificaciones aceptadas no son esenciales. Las principales son tres: que la construccion ha de comenzar desde la Villa de Mercedes en direccion á San Juan, y no de Buenos Aires, como dice la ley; que la trocha ha de ser ancha, en lugar de la angosta que se habia contratado; y que la via de la seccion de Villa Mercedes á Buenos Aires, en lugar de terminar en esta última ciudad, deberá precisamente empalmar con algunas de las vias férreas que salen de la ciudad de Buenos Aires, ahorrándose asi la construccion de 100 ó 150 kilómetros de ferro-carril.

En cuanto á la modificacion respecto á que los trabajos se han de comenzar desde Villa Mercedes, la Comision de Hacienda ha encontrado justa la sancion del Senado. El ferro-carril de Mercedes á San Juan es ya una necesidad para las provincias de Cuyo, necesidad que está justificada por la conveniencia del desenvolvimiento de la riqueza natural de esas Provincias, y de sus medios industriales.

Conviene por ahora no comprometer el crédito de la República, ni sus dineros, con una garantía tan

vasta como sería la que se necesitaría para cubrir el siete por ciento sobre el costo de toda la línea, si desde luego fuera posible levantar el capital necesario para construirla. Además, continuado el ferrocarril Andino hasta San Juan, Buenos Aires quedaría ligado con todo el Oeste de la República por ese ferrocarril, y por el Central hasta el Rosario, y el Rosario, por la espléndida vía fluvial que acerca este puerto al de Buenos Aires; — y como no es más que una postergación la que solicita, puesto que el ferrocarril de Mercedes á Buenos Aires se ha de construir una vez que esté practicada la otra sección de San Felipe, si algún perjuicio hay (aunque no lo cree la Comisión), sería bien pronto reparado, evitando desde luego, la competencia ruinosa que podría hacer esa vía á otra ya establecida, como es la del Central, que marcharía casi paralelamente á esta.

En cuanto al cambio de trocha, también juzga la Comisión que es aceptable la modificación que ha propuesto el Sr. Clark, y aceptado el Senado. El Sr. Clark, no exige cambiar de trocha, pero propone al Gobierno hacerla ancha, si ahora la considera más conveniente.

Algunas ventajas encuentra la Comisión en aceptar este ofrecimiento: en primer lugar, hay respecto de la parte ya construida del ferrocarril, la ventaja de que facilitaría la circulación de su material rodante en la vía á construir, circunstancia digna de considerarse, para que el hecho de no romper la uniformidad de la línea del Rosario en Villa Mercedes, suprima para los productores de Mendoza y San Juan y aun de la Rioja, gastos de trasbordo sensibles en artículos de mucho volumen ó peso y escaso valor, como son los de aquellas provincias, y sin olvidar que, debiendo empalmar ese ferrocarril con alguno de Buenos Aires, debe ser de trocha ancha, puesto que, de los ferrocarriles construidos en esta Provincia no hay ninguno que sea de trocha angosta; y finalmente, que el mismo empresario hace presente al gobierno, la dificultad en que se vería para levantar de golpe el gran capital de construcción que se necesitaría para todas las secciones; después de los sacudimientos que ha tenido el crédito de la República en el extranjero, á consecuencia del movimiento político que todos recordamos, habiéndose alejado la confianza que la paz y el estado próspero de nuestro comercio habían logrado inspirar, y porque mientras el crédito no vuelva otra vez á su anterior auge no es conveniente, ni racional ni fácil, ir á levantar de los mercados europeos tan grande suma, aun para obras reproducti-

vas, observando además que si la consiguiera, sería bajo condiciones muy ventajosas para él, y por consiguiente, para la Nación.

El empalme, que es otra modificación substancial, también es otra ventaja incuestionable. Este empalme vá á ahorrar de 100 á 150 kilómetros de construcción, que, además de representar una fuerte suma para el empresario, representa para el Gobierno un gasto en garantía de 28,000 á 42,000 libras anuales.

En cada uno de los artículos, si es que es aceptado en general el proyecto, daré las explicaciones que se me pidieren.

Sr. Presidente.—Se va á votar si se acepta ó no en general el proyecto que está en discusión.

Sr. Cano.—Pido la palabra, es solo para hacer notar que las modificaciones que se han propuesto por el empresario son algo más graves, de lo que dá á entender el Sr. miembro informante de la Comisión.

La primera modificación, es la variación de la trocha, que es un punto que fué muy discutido cuando se dictó la ley general de ferrocarriles; la segunda, es la supresión de la primera parte de la línea en la Provincia de Mendoza; y la tercera, que las tarifas no serán sometidas al juicio del Gobierno, sino que serán libremente fijadas por la empresa.

Como para la resolución de estos contratos, rige la ley de contabilidad, que dispone que debe sacarse á licitación toda cosa que importe una erogación fuerte para la Nación; las modificaciones hechas vienen á producir una derogación parcial de la ley. Esto es únicamente lo que quería hacer notar.

Sr. Chavarria.—Las observaciones que he podido percibir al Sr. Diputado por Catamarca, me parece que se refieren á una de las modificaciones introducidas al contrato primitivo del Sr. Clark. Por consiguiente, será oportuno y podré contestar á ellas, cuando lleguemos á la discusión en particular.

Se puso á votación si se aceptaba en general el proyecto de que se trataba, y resultó afirmativa.

Se leyó y puso en discusión particular el artículo primero.

Sr. Ruiz de los Llanos.—Propondría, Sr. Presidente, que este artículo se considerase inciso por inciso, pues siendo él sumamente largo, no se podría discutir bien, considerándolo totalmente.

Sr. Funes.—No conozco el contrato original para dar la importancia que tenga esta modificación; pero según el tenor en que ella se presenta, aparece que el ferrocarril que comunicará á Buenos Aires con Villa de Mercedes, se hará después que se construyan las otras dos secciones.

Yo he de votar entónces, en contra de esto:—es decir: que despues que se haga la línea á San Juan ó Mendoza, se construya la que he indicado antes, estoy conforme; pero con que se construya despues que se haga la seccion de San Juan ó Mendoza al límite de la República,—no estoy de acuerdo, porque me parece menos necesaria esta última línea.

Fundado en estas consideraciones pido que se vote por separado la parte que indico.

Sr. Achaval.—Desearia oir á la Comision, Sr. Presidente, sobre esta modificacion, porque para mí hay en esto, puntos muy delicados.

Yo, como el Sr. Diputado por Santa-Fé, he de votar en contra de esta postergacion que se trata de hacer de la línea férrea entre Villa de Mercedes y el Ferrocarril del Oeste, en la Provincia de Buenos Aires.

Segun el artículo que acaba de leerse, debe construirse primero la línea de Mendoza á San Juan y la de San Juan ó Mendoza á los Andes, y recien despues, se continuará la vía férrea de Villa de Mercedes al Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires.

Esta línea, entre tanto, de Villa de Mercedes al Ferrocarril del Oeste, es de suma importancia, y es difícil percibir cual es la razon de esta postergacion.

Esta línea atraviesa precisamente la parte mas importante del territorio destinado á la colonizacion. Ella servirá inmensamente, pues, á colonizar en las provincias de Córdoba y Buenos Aires, aquellos terrenos que, por su naturaleza, estén llamados á ser primeramente colonizados.

Por consiguiente, la colonizacion de las partes deshabitadas de estas provincias, depende indispensablemente del establecimiento de esta línea.

Por otra parte, esta línea vendrá á servir de una manera muy positiva á esa parte de las fronteras, correspondientes á las Provincias de Santa-Fé, Córdoba y Buenos Aires.

Por consiguiente, creo que por este mismo lado, es sumamente conveniente la construccion dentro de breve tiempo, de esta línea.

Pero hay otra razon mas: segun esta disposicion, la construccion de esta línea vendrá á hacerse recien despues de diez años, es decir: despues que esté construido el ferrocarril de Villa de Mercedes á los Andes, por San Juan ó Mendoza, y durante todo este trascurso de tiempo, los productos de San Juan y Mendoza, tendrán forzosamente que venir á buscar el mercado del Rosario, al cual no están llamados,

por bastar para el consumo de la provincia, su propia produccion.

Las producciones principales de San Juan y Mendoza tienen su mercado de consumo en Buenos Aires, y no en Santa-Fé, cuyos trigos bastan para abastecer toda la Provincia.

Viniendo estos productos al Rosario por medio del Ferrocarril Central, y de este punto á Buenos Aires, tendrían que pagar tambien el lanchage, y buscar la vía fluvial para venir á esta ciudad.

Se comprende que no es conveniente, que los trigos y harinas de Chile hagan competencia á lo producido por esas Provincias, como actualmente sucede, quedando por lo mismo esa produccion de la República Argentina (y quedará mientras no se construya esta línea) sin su mercado natural; mientras que construido este ferrocarril entre Villa de Mercedes y Buenos Aires, con la preferencia que debe tener, las producciones de San Juan y de Mendoza, tendrán una vía recta y un transporte rápido á su mercado natural de consumo, que es la Provincia de Buenos Aires.

Yo no encuentro, pues, Sr. Presidente, fácilmente al menos, la explicacion de esta postergacion.

Yo comprendo perfectamente que se dé preferencia á la construccion del ferrocarril de Mendoza á San Juan; pero como lo ha indicado el Sr. Diputado por Santa-Fé, no puedo comprender que se dé preferencia sobre la construccion del ferrocarril de Villa de Mercedes á Buenos Aires, á la línea de San Juan ó Mendoza á los Andes.

Nosotros debemos ante todo, tratar de ligar una Provincia con otra, dando á los productos de una provincia su mercado natural de consumo; y una vez que nosotros estemos en las condiciones convenientes para garantir nuestras fronteras, y para consumir entre nosotros mismos nuestros propios productos,—entónces buscar las vías de comunicacion con el extranjero.

De manera que si no hubiese una explicacion satisfactoria por parte de la Comision, á este respecto, yo votaria tambien en contra de esta parte del artículo.

Sr. Igarzabal.—Sr. Presidente: la division en secciones para construir un ferrocarril desde la provincia de Buenos Aires hasta la República de Chile, entiendo que ha sido hecha teniendo en cuenta que es imposible, por razones que ha espuesto ya el miembro informante de la Comision, levantar de una sola vez, todo el capital necesario para tan grande obra.

Se ha creido que mas conveniente y mas económico, á la vez que lo único posible, era levantar gradual-

mente el capital para hacer cada una de estas tres secciones.

Entonces, al juicio del Senado, se ha presentado esta cuestion: ¿cuál será la seccion cuya construccion es mas indispensable para el pais? ¿Cuál, aquella á que deben dedicarse desde luego los dineros públicos que la Nacion puede gastar en una garantía posible y tal vez segura en los primeros años de este ferro-carril?

No ha sido dudoso comprender lo que realmente convenia: en primer lugar, continuar el ferro-carril desde Mercedes hasta San Juan, en segundo, llevarlo desde Mendoza ó San Juan hasta los Andes, y en tercero, construir la línea entre Villa de Mercedes, provincia de San Luis, y el ferro-carril del Oeste en la Provincia de Buenos Aires.

Sobre el primer punto parece que no hacen cuestion los Sres. Diputados que han hablado antes; pero sí objetan la preferencia que, segun el proyecto, se da á la línea trasandina, sobre la línea de Buenos Aires á Villa de Mercedes.

En mi opinion, Sr. Presidente, el proyecto del Senado, que está á la consideracion de la Cámara, está perfectamente bien porque consulta los verdaderos intereses del pais.

¿Cómo quieren comparar los Sres. Diputados una línea con otra, cuando por la construccion del ferro-carril trasandino, en primer lugar, la República Argentina, vá á abarcar 3 ó 4 años antes el comercio del Pacífico? ¿Qué comercio se vá á abarcar con que se haga primeramente la línea de Villa Mercedes á Buenos Aires cuando la mayor estension de los territorios que cruce serán de tierras desiertas? ¿Es posible que se crea mas conveniente invertir los dineros públicos en esta via, cuando se comprende que, desde que se trata de una garantía que ha de hacerse efectiva, ha de exigir ella mayor gasto de parte del Gobierno, tratándose de una línea que vá á cruzar un territorio despoblado y pobre?

Creo, Sr. Presidente, que no puede compararse de ninguna manera, una línea con la otra; tanto mas, cuando que la provincia de Buenos Aires quedará ligada con la Villa de Mercedes por el ferro-carril entre Buenos Aires y el Rosario, y por el Central Nacional entre el Rosario y Mercedes.

Me parece pues, que tomada la cuestion bajo su faz económica, no se puede discutir ni dudar siquiera que sea mas conveniente la línea de Chivilcoy á la Villa de Mercedes, que la de San Juan ó Mendoza á Valparaíso, línea, que como lo he manifestado, nos ha de dar el comercio de todo el Pacífico.

Creo que estas son las razones fundamentales que

ha tenido en vista el Senado para dar esta sancion, y las que tambien ha tenido en cuenta la Comision para aconsejar á la Cámara le preste su apoyo.

Sr. Funes.—El Sr. Diputado dice que el ferro-carril de Buenos Aires á Mercedes no abarcará el comercio que abarcará el trasandino, porque irá por territorios desiertos.

Ahora, yo le digo: el ferro-carril que irá de San Juan ó Mendoza á Chile, tambien ha de pasar por desiertos, porque es sabido que los Andes, no están tan poblados.

El Sr. Diputado cree que con el establecimiento de esta línea férrea se vá á traer el comercio del Pacífico.

Eso no me parece posible, existiendo la via fluvial que será mas barata que la via férrea. Así por ejemplo, una arroba que venga por tierra de Valparaíso, costará cuatro patacones, mientras que viniendo por agua costará dos reales.

Entonces ¿cuál será el gran comercio que se traerá?

La única ventaja que podria presentar este ferro-carril, sería el llevar á Chile nuestras haciendas, que hoy van á pié, recargadas de fletes por ser muy gordas.

La única ventaja, pues, sería esta; pero traer el comercio del Pacífico, no se ha de conseguir.

Contestando el Sr. Diputado por San Juan, al Sr. Diputado por Córdoba que ha demostrado la conveniencia que hay en comunicar rectamente por medio de una línea férrea á Villa de Mercedes con Buenos Aires; ha dicho que estos puntos de todos modos estarían ligados por las líneas que irán de Mercedes al Rosario y del Rosario á Buenos Aires.

Yo le observaré á este respecto, que el ferro-carril de esta ciudad al Rosario es solo un proyecto que hoy no está realizado, y que quien sabe si se realizará.

Pero suponiendo que se realice, la línea que comuniqué á Mercedes con Buenos Aires, tendrá que recorrer el cuádruplo de la distancia que recorrería si tomara la vía recta. Eso cualquiera lo comprenderá.

Además, Sr. Presidente, es una necesidad, como ha dicho el Sr. Diputado por Córdoba, el asegurar y mejorar las fronteras, estableciendo poblaciones en él desierto, que las ensanche, lo cual se conseguiría con esta línea, pues los ferro-carriles improvisan los pueblos; y para confirmarlo me bastaría citar lo que sucede en los Estados-Unidos, donde en el solo trayecto que recorría una línea férrea, se levantaron trece pueblos.

Este ferro-carril, pues, Sr. Presidente, es uno de los mas poderosos medios de ensanchar nuestras fronteras. Él prestaría tal vez mas servicios que el telégrafo que se proyecta establecer en ellas,

y dejaría de suceder lo que hoy acontece: que los salvajes invaden hasta pocas leguas de importantes ciudades, como es el Rosario, y se retiran llevando la riqueza de nuestra campaña y lo que es mas: á los mismos pobladores, á los mismos inmigrantes, que tan necesarios son para nuestro progreso.

Creo, finalmente, Sr. Presidente, que no es preciso razonar mucho para demostrar la conveniencia que tiene la línea recta de Buenos Aires á Mercedes, sobre la Transandina. He dicho.

Sr. Igarzabal.—Yo solo agregaré, que no solo no creo fundadas las razones del Sr. Diputado por Santa Fé, sino que es la primera vez de mi vida que oigo decir que el ferro-carril que atravesase la Cordillera de los Andes, no será un grande y brillante negocio, como que es una de las empresas mas colosales del mundo.

Tenga la seguridad el Sr. Diputado de que el ferro-carril á Chile, no encontraria capitales, sino tuviera por base traer el comercio del Pacífico; pasando la Cordillera de los Andes, y evitando la navegacion por el Estrecho de Magallanes, ó la vuelta por el Cabo de Hornos.

El Sr. Diputado está equivocado si cree que los capitales ingleses van á venir hasta la provincia de San Juan, solo teniendo en cuenta el paso de nuestros ganados á Chile. Eso sería un gran error.

Sr. Funes.—No me lo demostrará el Sr. Diputado.

Sr. Igarzabal.—Podía demostrárselo como que ahora es de día.

Sr. Funes.—Sí, es verdad.

Sr. Achaval.—No se trata, Sr. Presidente, de la conveniencia ó inconveniencia del establecimiento de la línea férrea á la República de Chile: se trata simplemente de dar preferencia á la línea de Mercedes á Buenos Aires, sobre la de San Juan ó Mendoza á los Andes.

Y tomando la cuestion bajo este punto de vista, considero que no se ha alegado razon ninguna por parte del Sr. Diputado por San Juan, que demuestre que es conveniente y que ofrece mayores ventajas la construccion de la seccion de Mendoza ó San Juan á los Andes, que la línea que pone en comunicacion directa las provincias de Cuyo con el extremo de la República Argentina trayendo los productos de aquellas provincias, con su mercado natural de consumo en Buenos Aires, línea que, en una palabra, constituye la red principal de los ferro-carriles argentinos.

Se trata de un espacio de tiempo de 12 años, y un ferro-carril cuya existencia se declara necesaria en el mismo proyecto que se considera.

Es bajo este punto de vista que debe la Cámara encarar este asunto; se trata de dar preferencia en la construccion.

Sr. Igarzabal.—Ruego al Sr. Diputado se fije que el día en que la República Argentina tenga asegurada una línea entre Mercedes y Valparaiso tendrá tambien una comunicacion segura desde Buenos Aires á Mercedes, es decir, que realizadas aquellas secciones no sería un peligro contra su renta el garantizar esta línea, porque esta produciria por razon de aquella, pero si antes se construye la línea de Buenos Aires á Mercedes, tenga por seguro que esta no responderia á las aspiraciones del Gobierno, y que la garantia tendria que hacerse efectiva en fuertes cantidades, porque el comercio de las provincias de Cuyo no alcanzaria á soportar el interés del capital.

No sucederá lo mismo en el otro caso, porque entónces estaria asegurado el comercio de todo el Pacífico; y aun suponiendo que esto no fuera, tendríamos el movimiento de pasajeros que sería lo suficiente para que la garantia no existiese, ó existiese muy disminuida. Vea pues, el Sr. Diputado, cómo es sumamente económico el sistema que yo sostengo, y que, bajo este punto de vista, no puede decirse que es de dudosa conveniencia.

Sr. Achaval.—Yo lo pongo en duda, porque el ferro carril de Buenos Aires á Mercedes nos garante muchas leguas de territorio que van á ser colonizadas, sin hablar de otras ventajas que palpablemente se obtendrán. Yo creo que para las provincias de Cuyo y para la Nacion entera, conviene que se dé preferencia á la línea de Mercedes.

Sr. Chavarria.—La Comision de Hacienda ha tenido presente las observaciones que han hecho los Sres. Diputados por Córdoba y Santa-Fé, y se han ocupado de esta preferencia que habia sancionado el Senado, de construir primero la seccion entre Mercedes y Buenos Aires, y despues de bien meditado el punto se ha resuelto admitir esta preferencia. La Comision piensa que unido San Juan con el Rosario por una via férrea, queda tambien unido con Buenos Aires, primero por el rio Paraná y en segundo lugar por un ferro-carril, cuya construccion se concedió al Sr. Billinghamurst, y entónces con esta doble via, y con la union que ella debe establecer dentro de dos ó tres años entre Buenos Aires y las Provincias de Cuyo, no ha trepidado la Comision en preferir que se haga la línea de Mercedes á San Juan, teniendo tambien presente que en los primeros años la provincias de Mendoza, San Juan y San Luis, si bien han de producir algun beneficio, no han de tener el movimiento comercial y la

carga bastante como para librar á la Nacion de la fuerte garantía que va á pesar sobre el Tesoro público por esta seccion, mientras que es de presumir que ese movimiento que falta en las provincias de Cuyo, se ha de compensar con el aumento que sin duda traerá la línea de Chile.

La Comision ha recibido informes y datos que la instruyen de que no es solo el comercio de Chile el que va á venir á buscar el mercado de Buenos Aires, sino tambien el de la costa del Pacífico y aun de Australia. Se cree que pasando el ferro-carril la Cordillera de los Andes, no encontrarian ninguna ventaja los productores de Australia en pasar el Cabo de Hornos para venir á los puertos de la costa del Atlántico.

Por otra parte, como ha observado el Sr. Diputado por San Juan, es difícil que el Sr. Clark levante el capital indispensable para hacer esta línea de Buenos Aires á San Juan, sin llevar la otra á ejecucion. Él ha tropezado con serias dificultades en Lóndres; los accionistas del Ferro-Carril Central temian la competencia que puede hacerles este otro Ferro-Carril de Mercedes á Buenos Aires; temian, y con razon, que les quitára, por lo menos, la mitad de su tráfico, y aunque bajo el punto de vista de la superioridad del puerto del Rosario sobre el de esta ciudad, en cuanto á los gastos de embarco, sean infundados, estos temores por ahora pueden hacer fracasar de nuevo la empresa que ha conseguido ya casi formar el Sr. Clark.

Fundada en esta y otras razones es que la Comision ha asentido á la preferencia acordada por el Senado.

Sr. *Funes*.—Cada vez mas se demuestra que hay menos razon para sostener la opinion de la Comision.

De los Sres. Diputados que están sosteniendo que el comercio del Pacífico va á venir por tierra, yo desearia saber ¿cuánto costaría el transporte de las mercaderías por una ú otra vía?

En cuanto á pasajeros, ya ese miedo que se tenia al Cabo de Hornos es para pocos. El vapor ha hecho muy fáciles y seguros los viajes; pero puede ser que haya algunos que á pesar de todo tengan miedo.

Ahora, el Sr. Diputado miembro informante de la Comision dice, que el Sr. Clark no podría levantar los capitales necesarios, pero al mismo tiempo dice que tiene ya casi formada la sociedad: del dicho al hecho hay mucho trecho, Sr. Presidente.

Ahora, dicen que los capitalistas ingleses tienen miedo, que no se quieren lanzar así no mas en

nuevas empresas, y que la línea del Ferro-Carril Central tiene temores de perjudicarse; pero, señor, cuando se hagan veinte Ferro-Carriles, ha de haber mayor riqueza en la República, mayores producciones por consecuencia, y mayor transporte tambien.

Pero, aceptando todo eso, yo digo que la Nacion puede hacer por sí sola lo que propone hacer el Sr. Clark, tanto mas cuanto que, segun este proyecto, la Nacion va á formarle el capital á ese caballero, y por consiguiente, la Nacion puede hacerlo fácilmente por sí misma; y digo esto, porque aquí veo que la Nacion va á emitir bonos, que la Nacion va á proporcionarle la garantía por la inversion de esos capitales; en ese caso mejor sería que la Nacion hiciera esa obra.

Así es que yo no veo qué motivo, ni qué razon, ni qué objeto, hay en dar preferencia á esta línea.

Sr. *Lopez*.—Sr. Presidente, la Comision de Hacienda al ocuparse de este asunto ha tenido presente las circunstancias del momento en que se hallaba la Cámara, próxima á cerrar sus sesiones.

Ademas de esto, los interesados siempre se empeñan en el despacho de sus asuntos, y por eso nosotros hemos tratado de hacer las menos modificaciones posibles al proyecto del Senado, y por tratarse de un asunto, que tiene tanto interés é importancia y cuando lleva por objeto proteger intereses, sobre todo en una parte del territorio que ha estado desamparado de esta clase de proteccion.

Sin embargo, las razones que apuntó el Sr. Diputado por Córdoba son dignas de atenderse.

Para mí, es incuestionable que el empresario, por la naturaleza misma del terreno que tiene que atravesar para ir á Chile, ha de encontrar dificultades muy serias; y si la ley le viene á poner una condicion *sine qua non* que primero ha de hacer esta seccion antes que la de Villa Mercedes sin empalmar con alguna de las estaciones del Ferro-Carril del Oeste de la Provincia de Buenos Aires, se verá en la imposibilidad de hacerlo. Por mas descos que tenga el Sr. Diputado, creo que es una ilusion pensar que Chile nos ha de mandar otra cosa que pasajeros; no nos ha de mandar carga pesada por el inmenso bulto que constituye la carga de los artículos que generalmente se producen en Chile; nosotros por nuestra parte no tenemos otros productos.

Sr. *Achuval*.—¿Y los minerales argentinos?

Sr. *Lopez*.—Si hemos de mandarle los minerales que producen las Provincias del Interior, entónces hacemos un camino de fierro para los Chilenos, siendo así que ellos no han querido hacer ninguna clase

de sacrificio al respecto. Se han limitado á dar al Sr. Clark una garantía limitada por el costo de dos millones de pesos, lo que importa una burla.

«Pero en fin, digo, Sr. Presidente, que no hacemos oposicion á que se haga un ferro-carril entre San Juan y Chile, al contrario, debe concederse; pero veo por otro lado la utilidad que tendria un ferro-carril al Bragado ó Junin ó á otro punto y el Sr. Diputado por Córdoba ha dicho, se puede calcular que no son menos de nueve mil leguas cuadradas entre Buenos Aires y San Luis; dejo á la apreciacion de los Sres. Diputados el medir la importancia que tiene la ganancia de estos terrenos, en los cuales aprovechan las Provincias de Buenos Aires, Santa-Fé y San Luis, teniendo presente tambien que precisamente las fronteras de la Provincia de Santa-Fé y la de San Luis son las que están en peores condiciones. A tal punto llega la situacion de dichas Provincias, que no hay un solo punto de poblacion donde se pueda ir directamente, y cuando en la frontera de Buenos Aires se tienen puntos seguros casi es imposible establecerse en otra parte, y lo mejor es dejar al empresario la eleccion de cual de los caminos es el mas conveniente; estoy cierto, estoy seguro que le ha de convenir mas hacer el de Villa Mercedes. De manera que lo mejor es no ponerle una condicion que puede causarle la imposibilidad de realizar uno de los pensamientos.

«Yo, Sr. Presidente, creo que el concesionario mismo no está de ninguna manera opuesto á que se le imponga la condicion de hacer primero la seccion de que hablan los Sres. Diputados, ántes que la de la Cordillera; pero tampoco me parece prudente fijársela; porque aun dada la verdad de los cálculos que establecen los Sres. Diputados de que fuesen evidentes y que hubiese realmente medios de hacer fructífera esa seccion, es mejor dejar al empresario que pueda hacerla segun lo creyera conveniente.

«Entonces me parece que no hay motivo de discusion en la Cámara, porque no hay razon para que uno y otro asunto pueda estar en oposicion con las condiciones de las concesiones que vamos á hacer de las facilidades que se le van á dar al concesionario, para que se empeñe en darle al que mejor cuadre al pais.

Sr. Igarzabal.—Yo creo que podria aceptarse la modificacion, tal como la propone el Sr. Diputado por Buenos Aires.

Sr. Achaval.—En tal caso creo que podria redactarse así: «debe el empresario Clark dar principio á las construcciones desde Villa Mercedes ó San Juan,

para continuarlas despues desde Villa Mercedes á la provincia de Buenos Aires».

Sr. Alcorla.—Por mi parte acepto.

Sr. Achaval.—Creo que podriamos agregar esto que estaba en el artículo del Gobierno (leyó), cuya construccion seria empezada despues que la primera esté librada al servicio público.

Sr. Cano.—Yo pido que se vote por partes.

Sr. Garro.—Yo pido que se vote el artículo como lo propone la Comision.

Sr. Igarzabal.—Puede votarse como lo propone la Comision y si fuese rechazado, pasaremos á cuatro intermedio para redactarlo mejor.

Sr. Presidente.—Se va á votar como lo propone la Comision, y si fuese rechazado, se tomará en consideracion la modificacion propuesta.

Sr. Ruiz de los Llanos.—Podria votarse por partes hasta donde dice: debiendo el empresario.

Sr. Presidente.—No, señor, primero se va á votar como lo ha propuesto la Comision.

Votado resultó negativa.

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

Asi se hizo.

Vueltos á sus asientos los Sres. Diputados, continuó en segunda hora la sesion, con cuarenta y cinco Sres. Diputados.

Se leyó una nota del Presidente de la República, pidiendo licencia para ausentarse de la capital, á objeto de inaugurar el ferro-carril á Rio IV.

Sr. Pellegrini.—Pido que se trate sobre tablas. Apoyada esta mocion, se votó y resultó aprobada.

Sr. Cabral.—Será necesario formular un proyecto.

Sr. Pellegrini.—Acuérdase al Presidente de la República, la licencia que solicita para ausentarse de la capital, á objeto de inaugurar el ferro-carril entre Rio IV y Villa Mercedes.

Sr. Gallo.—Me parece que la Constitucion dice: «Acordar licencia por tiempo determinado.»

Sr. Pellegrini.—Ausentarse de la capital por diez dias, entonces.

Sr. Achaval.—Antes que se vote, querriamos salvar una duda: ¿si es indispensable fijar el término?

Sr. Presidente.—El artículo constitucional dice: «No puede ausentarse del territorio de la capital sinó con permiso del Congreso. En el receso de este solo podrá hacerlo sin licencia, por graves objetos del servicio público.»

Sr. Achaval.—Entonces, creo que se puede poner «por el tiempo necesario.»

Sr. Ruiz de los Llanos.—Me parece que sería mejor: permiso, en lugar de licencia.

Se votó en general el proyecto, y fué aprobado.

Art. 1º. En discusion particular.

Sr. Funes.—Me parece inútil: *por el tiempo necesario*, ya que dice tambien: *á objeto de inaugurar etc. etc.*

Sr. Diaz.—¿No quedaria mejor de esta manera: *Autorizase al P. E. para ausentarse de la Capital etc.*

Sr. Presidente.—Se votará por partes,

Se votó por partes el artículo 1º y quedó sancionado en esta forma: «Acuérdase al Presidente de la República la licencia que solicita para ausentarse de la capital, á objeto de inaugurar el ferro-carril de Rio IV á Villa de Mercedes.

El artículo 2º era de forma.

Sr. Presidente.—Queda sancionado este proyecto.

Se va á pasar á la órden del día.

Así se hizo, leyéndose el inciso que sigue, cuya discusion habia quedado pendiente:

«Una vez terminada esta seccion y abierta al servicio público, se construirá la seccion desde Buenos Aires hasta Villa Mercedes, ó la de Mendoza y San Juan hasta el límite de la República en los Andes, ó ambas á la vez, segun lo acuerde el empresario con el P. E.»

Sr. Presidente.—Este es el inciso que ha sido propuesto en reemplazo del Senado.

Sr. Pellegrini.—Se puede votar por partes.

Se votó por partes y fué aprobado.

El art. 2º en discusion.

Sr. Videla Correa.—He notado de menos en este proyecto un detalle muy esencial, que me parece podria consignarse en este artículo: me refiero á la designacion del peso de los rieles.

En el contrato existente con el empresario Sr. Clark, se determina que el peso de los rieles ha de ser de veinte kilos el metro corrido, y como por este artículo se varia la trocha y se establece que sea mas ancha, serán en proporcion los rieles mas gruesos. Entónces, voy á proponer que se adopte el peso de los rieles que se ha adoptado en el contrato hecho para la construccion del ferro carril á Rio Cuarto y Villa de Mercedes, que es de veinte y ocho kilos por metro corrido: que el peso de los rieles que se empleen en esta línea, sea, por lo menos de veinte y ocho kilogramos por metro corrido. (Apoyado.)

Sr. Chavarria.—La Comision habrá observado, que no obstante haberse cambiado la trocha, el Senado habia dejado subsistente el tren rodante establecido en el contrato celebrado por el Sr. Clark con el Gobierno, para construir dos líneas de via angosta, pero se fijó al mismo tiempo que eso era materia del contrato, no de la ley; y que tanta razon

habria para fijar el peso de los rieles, como el del tren rodante y otros artículos que necesariamente deben cambiar de peso y de solidez por el cambio de trocha. La ley del año 72 fijó el ancho de la via. El P. E. en el contrato especificó el peso de los materiales. Se trata ahora de cambiar la trocha, es una modificacion que no puede hacer el P. E., pero habiéndose cambiado, el P. E. al introducir esta modificacion en el contrato, hará lo otro tambien: modificará esa parte que se refiere al tren rodante y material fijo.

Sr. Videla Correa.—Yo creo que es esencial consignar la modificacion que propongo en la ley, porque en este proyecto se dice en uno de sus artículos: «Las modificaciones anteriores no alteran ningunos de los otros artículos, ni cláusulas del contrato celebrado por el P. E. y el concesionario.»

En ese contrato está el artículo 10, que dice: «El peso de los rieles será por lo menos de 20 kilogramos,» de donde resulta, que ateniéndose á esa prescripcion, el concesionario respetará este artículo del contrato.

Pero como no es conveniente aceptar el mismo peso para los rieles de trocha angosta que para los de trocha ancha, creo que es necesario consignar esta modificacion.

Sr. Achaval.—Va á ser necesario decir algo sobre el tren rodante.

Yo votaré con el Sr. Diputado, porque creo que esto es esencial.

Sr. Gallo.—Es que hay un artículo sancionado por el cual se autoriza al P. E. para hacer las modificaciones establecidas en esta ley.

Sr. Chavarria.—Voy á agregar algunas palabras.

El contratista fué llamado por la Comision, é hizo presente el artículo del contrato que fijaba el número de locomotoras, wagones, el peso de los rieles etc., todo el material del ferro-carril, en fin; manifestándole, que habiéndose optado por la via ancha, el material no solo era excesivo, sino que no correspondia su peso al que debia tener para recibir la carga conveniente sin detrimento para la línea, y pedia la reforma de esa parte del artículo, es decir, que esta ley derogase la parte del contrato referente al peso fijo del material peso y cantidad del rodante ó se diera al P. E. facultad para reformar ese contrato de acuerdo con los mismos contratistas. Pero se ha omitido consignar dichas alteraciones porque puede hacerlas el P. E. por sí solo, sin permiso del Congreso, sobre todo, cuando no contrarian ni á la ley del 72, ni á la licitacion, ni tampoco á la que se va á sancionar.

La última parte de esta ley tiene un artículo que dice, no se podrá derogar, ni reformar ningun otro artículo del contrato, fuera de los considerados en esta ley, y entónces para salvar toda dificultad, bastaria solo suprimir este artículo del proyecto del Senado, y dejar á la discrecion del P. E. el establecer en el nuevo contrato aquellos artículos que surjan de la sancion de la ley que se está discutiendo.

Si se quiere aumentar el peso de los rieles, habrian tantas otras cosas que modificar, que no las tendrian todas presentes.

El P. E. al redactar de nuevo el contrato las introducirá; es una consecuencia de lo que se ha sancionado. Debo hacer notar tambien que solo se trata de sustituir el artículo 2º del contrato que nada dico de materiales; lo natural sería reformar aquel artículo del contrato que se refiere á peso de materiales, y de no introducir en este esa innovacion.

Sr. Igarzabal.—Podemos votar por partes.

Sr. Presidente.—Se votará primeramente como lo ha propuesto la Comision, y despues con la agregacion que propone el Sr. Diputado.

Sr. Funes.—¿Cuál es la adicion del Sr. Diputado?

Sr. Presidente.—Se va á leer. (Se leyó.)

Sr. Funes.—Desearia saber si el Sr. Diputado por Mendoza, estaria conforme con la siguiente redaccion: «La dotacion del tren rodante y peso de los rieles correspondientes á la via ancha, será conforme á lo establecido para el ferro-carril de Rio 4º á Villa Mercedes.»

Sr. Chavarria.—La Comision acepta esa forma.

Sr. Igarzabal.—Respecto al tren rodante de que se ocupa el artículo que en el contrato lleva el número 17, yo me reservaba para en la oportunidad debida indicar la proposicion que acaba de hacer el Sr. Diputado.

Sr. Presidente.—En este momento se recibe una solicitud del concesionario de este ferro-carril; y seria conveniente que la Cámara tomara conocimiento de ella.

Varios Sres. Diputados.—Puede leerse.

Sr. Pellegrini.—Tambien conviene tener este antecedente.

Sr. Gallo.—Sí, porque el inciso 3º se relaciona.....

Sr. Pellegrini.—Con el 2º. (Se leyó.)

Sr. Villada.—La solucion que aparece segun la mocion que acaba de hacerse, para que se modifique lo referente á los rieles, al tren rodante y demás materiales que se emplean en los ferro-carriles de trocha

ancha, que varian completamente de los que están determinados por la ley para la trocha angosta; esa solucion por una parte, y la solicitud del mismo empresario por otra, me hacen comprender que es conveniente que este asunto vuelva á Comision, aunque haya que deplorar que eso no satisfaga la urgencia que hay de tratarlo.

Pero tambien debe tenerse presente, que habiendo esta Cámara hecho ya varias modificaciones á la sancion del Senado, este asunto tiene que volver á él, y sería muy difícil que pudiera expedirse sobre él en las sesiones ordinarias, cuando tiene que considerar las modificaciones introducidas por esta Cámara, y las que propone el Empresario.

Entónces yo creo que un asunto tan sério, que va á comprometer fuertes capitales de la Nación, debería volver á Comision, para meditar mejor las modificaciones que hayan de hacerse en este proyecto, tomando en consideracion las que propone el empresario, que son las que acaban de leerse.

Así, pues, con este propósito, hago mocion para que el asunto vuelva á Comision.

Varios Diputados.—Apoyado.

Sr. Igarzabal.—Yo me opongo, Sr. Presidente, á que este asunto pase nuevamente á Comision, porque me parece que él va á retardarse indefinidamente sin ventaja alguna para el país.

El Sr. Diputado se ha alarmado demasiado, al oír la peticion que hace el interesado. Si no estoy equivocado, ella se refiere á tres puntos, que pueden esclarecerse perfectamente bien.

No es una cuestion tan oscura como para que no nos podamos dar cuenta de ella inmediatamente.

La primera observacion del empresario se refiere creo, á que en vez de que se señale el 50 % del producto bruto para gastos de explotacion, se le dé el 55, teniendo en cuenta que el 50 % era segun su contrato, para la trocha angosta; y como la trocha ancha demanda mas gastos de explotacion, parece que el Sr. Clark propone que el Congreso le conceda el 55 %, invocando las cantidades que gastan los ferro-carriles Central Argentino, del Oeste y Sud de Buenos Aires, que es el 55 %; es decir, que se trata de una cuestion resuelta en el país, porque nuestros ferro-carriles gastan de su producto bruto el 55 % para su explotacion.

La segunda observacion es la que se refiere al precio por kilómetro.

Es cuestion muy sencilla como lo puedo demostrar á los Sres. Diputados, porque traigo anotaciones precisamente sobre este punto, en que iba á pedir una reforma al artículo del Senado.

Sabemos, Sr. Presidente, que la Cámara de Diputados para considerar el valor de la vía ancha y de la vía angosta, tiene un punto de partida que no puede ser mas seguro. Tiene los presupuestos oficiales que formó el Sr. Elia, sobre este mismo ferrocarril de Villa Mercedes á San Juan, presupuestos que fueron aprobados por el Congreso, y en virtud de los cuales se mandó sacar á licitacion esta línea.

En esos estudios se ha presupuestado en ptes. 20,831 13c. el kilómetro de trocha angosta, y en 27,572 08c. ftes. el de trocha ancha.

El Congreso resolvió que la línea se construyese de trocha angosta, y el Sr. Clark en licitacion bajó de los 20,000 y tantos patacones á que me he referido, á 14,800 ptes.

Lo natural es, pues, que el mismo presupuesto que sirvió de punto de partida para bajar á 14,800 pesos, para la vía angosta, sirva de punto de partida para bajar los cálculos oficiales con que se sacó á licitacion esta línea, y tendremos entónces que el P. E. en la misma proporción en que bajó de 20,000 á 14,000; bajaría de 27,000 y tantos pesos fuertes á 19,589 13 c. fuertes.

Esta es una cuestion sencillísima: no hay mas que tener en cuenta la base oficial que dió el Congreso para la licitacion de la línea.

La tercera observacion es sobre el tren rodante.

Precisamente estaba yo para apoyar al Sr. Diputado por Mendoza en la indicacion que acaba de hacer.

No creo, pues, que hay motivo alguno para que pase á Comision.

Sr. Villada.—Yo no tengo la facilidad que tiene el Sr. Diputado, que mira las cosas á vuelo de pájaro, y que las concibe perfectamente, haciendo cálculos en un momento dado, como para poderlos determinar instantáneamente.

Sr. Igarzabal.—Es que esos cálculos los tengo hechos.

Sr. Villada.—Si yo tuviese esos mismos cálculos, necesitaría siempre el tiempo para examinarlos, porque creo que cada Diputado no solo tiene el derecho sino la obligacion, cuando sabe hacer números, de apercibirse de lo que deben ser esos cálculos, con exactitud matemática.

Por esto, pues, para que se dé tiempo á cada Diputado, no siendo este un asunto tan sencillo, puesto que compromete á la Nación, es que hago mocion para que vuelva á Comision.

Creo que no es bueno ir tan de prisa, sino un poco mas despacio, para que el juicio de la Cámara sea mas sério y acertado en un negocio de esta importancia.

Yo me pondría en tortura, á la verdad, si tuviese que votar en este momento este asunto, tomando en consideracion las modificaciones que proponen los Sres. Diputados, y las reformas que el empresario mismo presenta.

Sr. Igarzabal.—Es que si el Sr. Diputado oyese mi demostracion, sin la preocupacion de que este asunto pase á Comision, creo que me entenderá perfectamente bien.

Estoy dispuesto á repetir lo que he dicho, y estoy seguro que mis números. . . .

Sr. Villada.—No puedo concebir tan ligeramente; veo que el Sr. Diputado se explica con claridad, pero no le entiendo.

Sr. Chavarria.—Yo no me doy cuenta de los fundamentos de la mocion que acaba de hacer el Sr. Diputado por Córdoba, para que este asunto pase á Comision.

La Comision está en aptitud de dar las explicaciones que se crean necesarias, en virtud de la nueva peticion del Sr. Clark, cuyas observaciones ya las habia tenido presente, conociendo además los cálculos hechos por el Sr. Diputado por San Juan.

Falta lo principal que considerar de esta ley, y la Comision no podría reformar nada sin conocer el pensamiento de la Cámara sobre cada uno de los puntos que ella abarca.

Sr. Ruiz de los Llanos.—He apoyado la mocion hecha por el Sr. Diputado por Córdoba, para que este asunto pase á Comision; y habiéndola apoyado, voy á dar las razones de esta mocion, pedidas por uno de los Sres. miembros de la Comision.

Estamos detenidos en la consideracion de este asunto en el inciso 2º base 2ª. Tenemos la proposicion de un agregado y esta base que no se ha recordado bien, que sería necesario recordarla á propósito de ese agregado.

El miembro informante nos ha dicho que era necesario decir algo del tren rodante, pero ese algo es preciso redactarlo; y mas nos ha dicho, que el artículo tiene inconvenientes muy serios; todo esto demuestra que debe volver á Comision. Además uno de los miembros de la Comision ha sido el primero en apoyar la modificacion que se ha hecho en el art. 1º, y al hacerlo confesó no haber estudiado como debía el asunto, en el deseo tambien de que el proyecto fuese ley.

Sr. Igarzabal.—¿No ha oído que dice que la Comision no tiene que estudiar nada?

Sr. Presidente.—El Sr. Diputado Igarzabal no tiene derecho á usar de la palabra.

Sr. Ruiz de los Llanos.—Pero, señor. . . .

Sr. Presidente.—El Sr. Diputado por Salta no puede hacer uso de la palabra.

Sr. Funes.—Está bien: estoy conforme en que se aumente la suma á 19,000 \$

Sr. Presidente.—Lo que está en discusion es la mocion del Sr. Diputado Villada.

Sr. Funes.—Al Sr. Diputado por San Juan le parece muy claro este punto; pero para mí no lo es: de todos modos, este asunto es casi imposible que termine en el período ordinario de lo que todos estamos mas ó menos seguros, de manera que si se aplaza esta consideracion será para hacerlo con mas madurez y mayor cantidad de luces. Yo apoyo la mocion del Sr. Diputado por Córdoba.

Dado el punto por suficientemente discutido se puso á votacion si dicho asunto volvía á la Comision, resultando negativa.

Sr. Igarzabal.—Yo propongo para conciliar la diversidad de opiniones, que se vote por partes el inc. 2º de este artículo.

Sr. Presidente.—¿Los Sres. Diputados están conformes con que así se haga?

Puesto á votacion, resultó afirmativa.

En discusion el inc. 3º.

Sr. Chavarria.—El Sr. Clark no fijaba máximun en caso que el P. E. optase por la via ancha para el ferrocarril de Mercedes á San Juan. Por esto es que el Senado le fija un máximun de 48,500 \$ fts. por kilómetro siendo el máximun que se fijaba por la ley 20,000 fts. para la seccion del Rio 4º á Mercedes, trocha ancha, y desde Mercedes á San Juan 18,000 trocha angosta. Ahora reclama, por la solicitud que acaba de leerse, el aumento del valor del costo del kilómetro. La Comision, por datos que habia recogido comprendió que el Sr. Clark con 18,500 \$ fts. podia hacer con mucha estrictez la línea; pero despues tratando de obtener datos mas seguros y oficiales pidió informes á la oficina de ingenieros nacionales, la que le declaró, que con 18,500 \$ fts. no podia ella asegurar que ese señor cumpliria su contrato, mientras que 20,000 \$ como máximun por kilómetro, era un término prudencial, dentro del cual al aprobarse los estudios podia y debia señalarse el definitivo precio, como siempre era de práctica, concluyendo por manifestar que en los estudios de la línea de Mercedes á Mendoza y San Juan, practicados por el Sr. Elia, se fijaba el precio de 20,000 \$ para la via angosta y 28,000 para la ancha, (lo que por cierto era exagerado) y que para dar un máximun fijo y concienzudo era preciso estudiar los mismos estudios hechos y que la oficina no estaba preparada para eso.

El Sr. Clark propone un temperamento y es determinar un maximum dejando al P. E. el fijar el costo efectivo, previo señalamiento de peritos nombrados por este.

Sr. Igarzabal.—De acuerdo con las ideas que acaba de esponder el Sr. Diputado, yo propondria que este inc. 3º se sancionara de la manera siguiente; « que para los efectos de la garantía el P. E. fijará, previo informe el aumento que corresponde, etc., etc. »

Sr. Achaval.—Este punto ha sido discutido en el Senado: se han vertido allí las mismas ideas y sin embargo con un estudio mas detenido ha sido aceptada la base de 18,500.

Sr. Chavarria.—En el Senado segun tengo entendido, se han hecho valer antecedentes imcompletos y cálculos no muy exactos, como lo voy á demostrar. En aquella Cámara se ha tenido presente que la seccion del Rio 4º á Mercedes cuesta en dinero efectivo 16,000 y tantos fts.; es el único dato que hay, suministrado por un inteligente joven, ingeniero nacional.

Este señor llamado para veriticar este dato ha manifestado lo mismo; si bien de mayores conocimientos y de otros informes oficiales que ha recogido la Comision, resulta que es exacto que el Gobierno ha pagado esa cantidad, pero que no se ha presupuestado el tren rodante para el que, ha sido preciso destinar 127,000 fts.; que despues se han agregado 250 \$ fts. mas por el costo del kilómetro para establecer la línea telegráfica, que no se han incluido los gastos de Comision etc, que ha tenido que hacer el Gobierno ni tampoco los intereses del capital de construccion en dos años, ni el aumento de 150 fts. por kilómetro en abrazaderas y durmientes, ni otros muchos gastos, que los 16,000 \$ que ha tenido que pagar el Gobierno con los fondos realizados y no realizados del empréstito, que no se ha contratado á la par, representan para él una pérdida efectiva del 12 1/2 %.

Estos son los datos que la Comision ha tenido en vista y por los que no se reputa exagerado el máximun de 20,000 fts.

Sr. Igarzabal.—El artículo quedaria en esta forma: que para los efectos de la garantía el P. E. 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.

Sr. Achaval.—Yo pido que se vote el artículo de la Comision.

Sr. Presidente.—Si no hay quien pida la palabra se va á votar si está suficientemente discutido el punto.

Sr. Villada.—Voy á dar la razon de mi voto ne-

gativo á todos los artículos de esta ley sin embargo de que estoy de acuerdo con el pensamiento en general que ella envuelve y de haber votado los anteriores afirmativamente.

El miembro informante ha detallado los antecedentes que ha tomado en cuenta la Comision, con los cuales pensaba satisfacer á los Diputados de cualquiera duda que tuviesen, y no ha venido sinó, á dar motivo para dudar un poco mas de lo que dudaban antes.

No está conforme ese individuo de la Oficina de Ingenieros en el costo de este camino, es decir, segun las reformas hechas por el Senado, no ha estado tampoco dispuesto este á resolver la cuestion, pdesto que ha determinado otro precio distinto. No está tampoco de acuerdo con la misma propuesta del Sr. Clark, y todas estas cosas traen á mi ánimo ciertas dudas; y como el negocio es tan sério para la Nacion, votaré por la negativa, es decir: no se haga el negocio.

Queria simplemente esplicar la razon de mi voto negativo.

Sr. Igarzabal.—Si el Sr. Diputado por Córdoba dijera, que de lo que se ha convencido con las esplicaciones del miembro informante es que la trocha ancha, en vez de costar como lo propone la Comision ahora, y aun como lo pide el Sr. Clark, es decir la suma de 19,590 pfts., cuesta veinte ó veinte y dos mil pfts. yo lo comprendería; pero que el Sr. Diputado no se haya convencido que la línea ancha cuesta mas del 25 %, que es lo que ha establecido el Senado, es lo que no entiendo; porque él ha debido oír los datos oficiales que ha presentado el miembro informante de la Comision; si algo le falta y tiene la bondad de oirme, se ha de convencer de esto que afirmo con los demás datos oficiales, que yo le voy á presentar en este momento.

Sr. Villada.—Tengo demasiada voluntad; lo que falta es inteligencia, Sr. Diputado.

Sr. Igarzabal.—El Gobierno contrató con el Sr. Rodgers la línea de Rio Cuarto á Villa Mercedes por 16,123 pfts. el kilómetro, comprometiéndose á pagar un 60 % de esta cantidad al contado, y el resto en bonos del empréstito de Obras Públicas que el Sr. Rodgers tomaba á 95. Bien, el 60 % de esta cantidad es decir de diez y seis mil y tantos pesos son 9674 pfts. 8 centavos que el P. E. ha entregado por kilómetro, al contado.

Y bien, señor, para abonar el P. E. este dinero al contado, ha tenido que reconocer 11,380 pfts. 59 centavos por kilómetro; y esto de una manera muy sencilla:—el empréstito se contrató al 88 $\frac{1}{2}$ %; así

es que pagando comisiones á Murrieta y todos los demás gastos que ha habido, ha quedado reducido segun informes oficiales de la Contaduría de la Nacion á 84 ú 85 %, para el Gobierno; yo calculo el 85 %, y digo, si ahora reconoce cien pesos por ochenta y cinco, para pagar al contado este contrato con el Sr. Rodgers tiene una pérdida efectiva de un 15 %. Resulta pues, Sr. Presidente, que el haberse contratado por 16,123 pfts. 46 centavos el kilómetro de la trocha ancha, es porque se pagaba al contado, es porque el Gobierno iba á soportar todas las Comisiones y todos los gastos que habia que hacer en Lóndres; es porque el Gobierno tuvo que ejecutar lo mismo que va á efectuar el contratista Sr. Clark que por el precio propuesto hará el Ferrocarril sin ningun recargo para el Gobierno.

Esto por lo que hace el detalle de los 9,674 pfts. 8 centavos que el Gobierno paga al contado; voy á hacer ahora al Sr. Diputado el debate del dinero que el Gobierno paga con los bonos al 95 %. El 40 % de esa cantidad que debia pagar con esos bonos, asciende á 6,449 pfts. por kilómetro. Estos bonos al 95 % vienen á producir una ganancia de 6 $\frac{1}{2}$ % sobre el precio en que fué contratado el empréstito, pero es sabido que segun el convenio con Murrieta, todo esceso sobre este precio que se obtuviera en el mercado, sería partible entre ellos y el Gobierno, así es que la Nacion solo ha sacado el 91 $\frac{1}{2}$ % en dinero efectivo. De esto resulta que para pagar esta segunda cantidad del costo del Ferrocarril el Gobierno ha perdido 8 $\frac{1}{2}$ %. En resumen, tenemos que los 16,123 pfts. 46 centavos al contado le cuestan al Gobierno 18,449 pfts. 12 cts. En aquella ocasion, al contratar con el Sr. Rodgers, se tuvo en cuenta que el Telegrafo Trasandino serviría con sus postes al telegrafo de este Ferrocarril, pero como despues se vió que eso era inconveniente, por lo cual el Congreso votó ya una cantidad para postes nuevos, tenemos que el kilómetro está aumentado ya en 250 pfts., cálculo que no entra en la propuesta del Sr. Rodgers. En seguida se vió que era indispensable agregar 150 pfts. mas que se han pagado al mismo contratista por abrazaderas para los durmientes, cosa que no está incluida en el contrato. Además, Sr. Presidente, cuando se sacó á licitacion el Ferrocarril (la seccion á que me estoy refiriendo) no incluyó en la licitacion el tren rodante que importa la suma de 146,494 pfts., que repartidos en 120 kilómetros dan 1,220 pfts. 78 centavos por kilómetro. En resumen, cuesta al Gobierno Nacional hoy el kilómetro de Ferrocarril de trocha ancha allí, 20,249 pfts. 90 centavos, sin contar la comision

que ha pagado á un ingeniero, para la inspeccion de los materiales, y sin contar tampoco otros muchos gastos que tengo anotados aquí, y por los cuales resulta que la trocha ancha de esa línea cuesta veinte y un mil y tantos pesos, y tan es así, Sr. Presidente, que si se tratára de vender este Ferro-Carril, yo como representante del pueblo no votaría porque se venda por un centavo menos de esta cantidad, que es lo que cuesta en realidad. No sé si el Sr. Diputado ha comprendido bien lo que he dicho, pero tengo en la mano los datos, y puedo dárselos si tiene alguna dificultad.

Sr. Villada.—El Sr. Diputado nos ha hecho una relacion larguísima de las operaciones poco hábiles, que el Gobierno ha hecho para contratar el empréstito y para aplicarlo tambien al servicio de las obras, y toda su esposicion ha sido solamente con el objeto de demostrar, que esto habia influido en las ideas de los miembros de la Cámara. Si el Sr. Diputado por falta de conocimientos, ó por no haber tenido ya la fortuna de no poderme explicar bien vá á hacer el negocio con gastos escesivamente mayores de lo que debieran ser, y nos vá á decir: debe atenderse los gastos que se han hecho: seria un proceder completamente inconveniente. Esto es lo que se deduce de los principios que ha aducido; y de la manera de hacer ese empréstito y de la manera tambien de aplicarlo á las obras. Si una vez gasta mucho el Gobierno, si una vez tiene ingerencia para dirigir sus operaciones, yo creo que debe continuar haciéndolo siempre.

Entónces, pues, los 10,000 patacones que corresponden al Sr. Rodgers segun convenio ¿qué tenia él que ver que pagase á Murrieta, puesto que con eso nada le iba al Sr. Rodgers al bolsillo, y puesto que este nada tiene que ver con los intereses mal pagados por aquel? Con esto, repito, nada tendria que ver el Sr. Rodgers, puesto que él podria decir: me conviene la obra y la hago ó por el contrario no la ejecuto, y creo que quedarian en un buen punto de vista. Lo que á él le conviene le importa á él saber, no al Gobierno Argentino, sea cual fuere el gasto que hubiere hecho en la aplicacion del empréstito. Entónces, pues, este es el único antecedente que se deduce de todas las ideas del Sr. Diputado que deben servir de base á la ejecucion de este contrato con algunas dificultades, pero que quizás se compensen mas con las otras. Entónces, pues, si la trocha ancha le costaba al Ferro-Carril del Rio 4º á Villa Mercedes 160,000 patacones y pico y agregaba el Sr. Diputado que esas otras deficiencias de 150 patacones mas para el Telégrafo y tanto para el tren

rodante; esto creo que no le conviene al Gobierno de la Nacion: y aun esos datos y esos cálculos que se han hecho y que le han costado tanto, seria menester compulsarlos en un momento dado. Entónces, yo digo, no pudiendo comparar todas estas cosas no voy á combatir el proyecto de la Comision, pero si á defender mi voto negativo; porque realmente yo no puedo hacer mi juicio en un momento dado; necesitaria combinar todos esos antecedentes que el Sr. Diputado acaba de dar para decir si se equivoca ó no; en un momento dado leeré cantidades, pero las leeré sin entenderlas: yo no puedo hacer los cálculos que él ha hecho, no puedo ir comparando las cantidades que él ha citado; entónces, pues si ese camino, decia, cuesta 16,000 y pico de patacones, ¿Por qué él le pone 16,500 á este otro y le aumenta patacones, siendo la misma trocha?

Sr. Igarzabal.—Yo he explicado eso perfectamente.

Sr. Villada.—El Sr. Diputado decia esto le cuesta á la Nacion, porque paga tantos intereses del empréstito en Lóndres, porque paga tantas comisiones á Murrieta, porque tanto debe ganar de interés ese dinero, porque lo aplicaba de esta manera mal el Gobierno Argentino. Pero todo eso le viene de que ha administrado mal sus propias cosas, su tesoro propio el Gobierno Argentino, y esta mala administracion la quiere aplicar como un antecedente fijo para deber sumar el precio del camino Clark. Esta es una base que me parece muy poco segura.

Sr. Achaval.—Pido la palabra para hacer una mocion.

La hora es avanzada y podriamos levantar la sesion.

Sr. Igarzabal.—Tenga presente el Sr. Diputado que mañana es la última sesion ordinaria del Congreso.

Fué suficientemente apoyada.

Sr. Presidente.—Se va á votar si se levanta la sesion.

Sr. Garro.—Quería, Sr. Presidente, hacer una observacion sencilla, y espero que salvará los escrúpulos que ha manifestado el Sr. Diputado por Córdoba que ha hablado anteriormente.

No se fija, desde luego, en el artículo propuesto por el Sr. Diputado por San Juan, el precio del kilómetro de la via en 19,500 fuertes. Esta cantidad se determina como máximun únicamente estableciéndose en el mismo artículo que el aumento de precio correspondiente á la via ancha sobre la angosta, será determinado por medio de peritos.

Entonces, lo único que se quiere aquí es fijar una cantidad de la cual no pueda pasar el precio fijado por los peritos, y en todo caso, esa cantidad no viene á servir desde ya como precio fijo, sino como máximun.

No hay, pues, razon en decir que se trata de fijar desde ya una cantidad que se cree escesiva, ó que, por lo menos, no se tiene datos positivos para creer que sea el verdadero aumento que corresponde al kilómetro de via ancha sobre el de via angosta.

Creo que estas observaciones, que surgen del mismo artículo, pueden servir para que no mire con tanta alarma el Sr. Diputado el artículo que se ha propuesto.

Sr. Villada.—Si me contestase satisfactoriamente el Sr. Diputado á una pregunta que le voy á hacer, estaria satisfecho.

¿Conoce el Sr. Diputado algun contrato en que se haya fijado un máximun, y en que no se haya hecho la obra por el máximun que se determinó?

Sr. Garro.—Este mismo contrato.

Sr. Villada.—No es un contrato que hacemos ahora. Esta obra se sacó á licitacion.

Si se saca á licitacion, quizá si se obtendrá. Pero esta obra no se saca á licitacion; y eso de los peritos sabemos lo que significa.

Sr. Garro.—Ahora, si cree que el P. E. no va á cumplir con su deber.

Sr. Villada.—Creo lo que se nos muestra por delante, en ese libro, muy elocuente, que se llama historia.

Sr. Igarzabal.—Yo rogaria al Sr. Diputado por Córdoba que se dé cuenta de esta observacion: el Sr. Diputado toma aisladamente la operacion del Sr. Rodgers, ejecutando la línea de cuyo costo estamos tratando, es decir, la línea del Rio IV á Villa Mercedes, sin fijarse en que para construir un ferrocarril, hay que hacer dos operaciones: buscar el dinero y ejecutar materialmente los trabajos.

Esta línea se ha hecho, entre el Gobierno, que ha buscado el dinero, y el Sr. Rodgers, que ha ejecutado los trabajos.

El Sr. Clark, ahora va á ejecutar las operaciones que han hecho los dos, el Gobierno y el Sr. Rodgers, de donde resulta que, mas ó menos el Sr. Clark tendrá que hacer los gastos que ha hecho el Gobierno, para encontrar el dinero.

La diferencia está pues en que el Sr. Clark se encarga de las dos operaciones.

Sr. Gallo.—Pero la Nacion no garante sino el costo efectivo de la obra; de ninguna manera los

gastos que haga el Sr. Clark para encontrar el dinero.

Sr. Igarzabal.—Se tiene en cuenta esos gastos mayores al hacer la propuesta.

Lo que hay es que los Sres. Diputados no se dan cuenta de que el empresario tiene que ir á Londres á contraer un empréstito con una casa cualquiera, tiene muchísimos mas gastos que poner en la cuenta; y el que hace una propuesta tiene en cuenta todo eso para saber por cuanto puede hacer un ferro-carril.

Sin embargo, la construccion del ferro-carril de Rio IV á Villa Mercedes cuesta 22,000 patacones por kilómetro, mientras que por las dos operaciones encomendadas al Sr. Clark vendrá á costar solo 19,500 pesos. Ahí está la diferencia entre la Administracion del Gobierno y la ventaja de entregar estas construcciones á un empresario.

Sr. Villada.—No digo yo que no sea ventajoso esto; que el Gobierno no se debe meter á empresario, tambien lo creo.

Sr. Alcobendas.—Que se vote, señor. (Apoyado)... Porque el Sr. Diputado por San Juan se empeña en convencer al Sr. Diputado por Córdoba; el Sr. Diputado por Córdoba, ha dado razones para demostrar que no ha de ser convencido. Por consiguiente, creo que la discusion en este sentido no adelantará.

Sr. Villada.—Tiene razon el Sr. Diputado: en este sentido no adelantaremos.

Se cerró el debate.

Sr. Funes.—Que se vote por partes: he de votar contra los peritos.

Sr. Presidente.—Las dos ideas están redactadas separadamente. Si es rechazado el artículo de la Comision, se votará el del Sr. Diputado por San Juan.

Sr. Igarzabal.—Yo acepto en mi redaccion una indicacion que me hizo el Sr. Diputado por Santa-Fé.

Votado el artículo en los términos propuestos por la Comision, fué rechazado.

Sr. Funes.—Pido que se vote por partes, porque he de votar en contra de los peritos.

Se votó por partes el artículo propuesto por el Sr. Diputado por San Juan, resultando aprobado íntegramente.

Se puso á discusion el artículo 2º.

Sr. Funes.—Sobre este artículo llamo la atencion de la Cámara, porque me parece que es inadmisibile.

Salimos del trámite que se ha seguido: ya no damos garantía, damos capital,—y á mas, esta renta se va á pagar en Londres. Por consiguiente, ya

no son los bonos que se dan aquí, son unos bonos que valen el doble: aquellos se puede calcular que van á ganar el 3 % y estos van á ganar el 7, y entónces van á subir tambien á 98.

Además, se dice que cuando se entregue al servicio, recién se vá abonar la garantía, y mientras, tanto, el capital está dado antes y por todo el ferro-carril, que vale veinte y cuatro millones.

Mientras tanto, el empresario va á ser el comisionario para ir á negociar á Europa por nuestra cuenta.

Yo creo, pues, que no puede ser admitido este artículo.

El Gobierno puede acordar la garantía del 7 % cuando se haga el ferro-carril, cuando se haya entregado al servicio público; pero aquí va á anticipar un capital de veinte y cuatro millones, para que el Sr. Clark haga el ferro-carril. Fijense los Sres. Diputados que el Gobierno no garante el 7 % del capital, porque antes de hacer el ferro-carril, diez años antes, entrega veinte y cuatro millones.

Antes se daba la garantía; ahora se garante los títulos.

Sr. Chavarria.—Sin embargo, Sr. Presidente, de que este asunto, por la forma en que el Gobierno garante al Sr. Clark el capital, es nuevo y se trata por primera vez en la Cámara; la Comision de Hacienda se ha ocupado ya de un asunto en la misma forma, al discutir el proyecto del Sr. Billinghamst; que propone hacer un ferro-carril de Buenos Aires al Rosario por acciones garantidas, se ha ocupado tambien de ello, al discutir el proyecto Telferner, que pedia al Gobierno garantizara las acciones y obligaciones que debia emitir para comprar el ferro-carril de Córdoba á Tucuman y á hacer las líneas á Santiago, Catamarca, etc.

Temo no alcanzar á demostrar bien que padece un error el Sr. Diputado por Santa-Fé.

El Senado ha aceptado la reforma solicitada en cuanto al modo de obtener el capital, porque no es sino un cambio de forma. La responsabilidad del Gobierno por la ley del 72 es la misma que la que establece el proyecto en discusion: el Gobierno garante el 7 % sobre el capital necesario para hacer las dos líneas,

Sr. Funes.—¿Y cuál es el error? A eso me opongo, porque, si antes garantíamos el capital invertido, ahora damos, se puede decir, ese capital.

Sr. Chavarria.—Ese es el error: no damos el capital.

Sr. Funes.—No, pero damos la garantía por veinte años para un capital que no existe.

Sr. Chavarria.—El Gobierno ofrece la garantía

del 7 % á las acciones ú obligaciones que va á emitir el empresario para levantar el capital requerido para construir este ferro-carril. No desembolsa capital.

Sr. Funes.—Pero garante ese capital.

Sr. Chavarria.—Es la misma garantía acordada antes.

Sr. Funes.—No, señor; garantir cuando esté hecho este ferro-carril, es cosa muy diferente.

Sr. Igarzabal.—Se va á hacer efectiva esta garantía, cuando se haga el ferro-carril.

Sr. Funes.—No, señor; antes, al dar los bonos.

Sr. Chavarria.—No es mas que una garantía, un solo 7 %.

El Gobierno se comprometió á completar el 9 % de entradas líquidas, de las líneas férreas, dando esta seguridad á los accionistas: de que siempre habria la utilidad equivalente al 7 % del capital que ellos han desembolsado, para que en caso de que el empresario (lo que no es de presumir), no cumpliera con entregar el 7 % á los accionistas, entónces el Gobierno retirará ese 7 % que debe entregar al Sr. Clark, á fin de cumplir por él el contrato de préstamo entregándolo á los accionistas.

La responsabilidad indirecta, que es la única que el Gobierno toma sobre sí, respecto del cumplimiento de parte del Sr. Clark, del contrato que celebre con los accionistas, no afecta en nada el crédito del Gobierno.

Es sabido que en el mercado de Lóndres nunca se toma en cuenta, para conocer la deuda de un Estado, su responsabilidad indirecta; figura solo el nombre y la firma del deudor, pero no figura la firma del garante, en los estados de la deuda pública que allí se forman.

Para el empresario, no es lo mismo que el Gobierno le garanta las acciones, que el que le garanta el 7 %, á pesar de ser la misma cosa: es una facilidad mas para encontrar el capital.

Todos saben que los ferro-carriles que se han hecho en la República, el Central Argentino, el del Este y otros, se han construido por empresas particulares; y todos saben tambien cómo se ha levantado el capital para ellos en la plaza de Lóndres. Se sabe igualmente que todos no son accionistas que reciben el 7 %: hay acciones preferidas, hay acciones diferidas, deventures, garantidas, y en fin, hay de mil formas.

Pero el que quiere ir á buscar el capital á Lóndres, tiene que sujetarse sin remedio á la costumbre admitida y única reconocida, á la rutina que es allí ey de la plaza.

Decía que todas las construcciones de esta clase que hay en la República, se han hecho de análoga manera. Así lo hizo el Sr. Wheelwright, que no dijo al Gobierno que iba á crear acciones en Londres, y formar empresa entregando títulos, no creyendo que se necesitaba permiso para eso; y formó la sociedad como él lo entendía, como le convenia. Los empresarios del ferro-carril del Sud han hecho otro tanto, y los del Este lo mismo.

No es esto, pues, una cosa nueva ni invencion del Sr. Clark; lo que es novedad, es que el empresario tenga la franqueza de venir á decir al Congreso: «Señor, las circunstancias no son favorables para levantar una suscripcion tan crecida. Ayúdeme, pues, con una garantía moral, garantía que solo se hará efectiva si yo no cumplo; pero como vd. me podrá retener el interés de 7 %, en lugar de entregármelo á mí, entreguésele á los accionistas».

El Senado, cuando se ha prestado á esta condicion, creo que ha entendido lo mismo que la Comision de Hacienda, esto es, que dando seguridades á los suscritores del capital, que tuvieran completa confianza en el Sr. Clark, no habia mas que un solo capital, ni se tendria que pagar dos veces el 7 %. Seria siempre una garantía moral dada á esta empresa, para hacerle un bien, y un seguro del buen proceder de esta para con los prestamistas.

Verdad es, Sr. Presidente, que la firma del Gobierno, por esta circunstancia, figura en esas obligaciones; pero eso es lo natural: el Gobierno está interesado en que no se levante un peso mas de capital que el que necesite el Sr. Clark para construir las dos líneas. El Gobierno no está interesado tampoco en que el Sr. Clark levante un empréstito y no haga la obra, sino que la haga tal como lo indica la ley.

En efecto, es costumbre en estos casos, como lo determina el proyecto, formar el *sindicato* de accionistas; es el modo de resguardar el capital que se suscriba. Los accionistas nombran un representante que vigile el capital que se halla depositado en un Banco, que intervenga en las estracciones de ese capital, así como en su inversion.

Por este proyecto, se autoriza al Gobierno para que nombre un agente, que firmará las acciones y cuidará que no se levante mayor cantidad de acciones que la que esté autorizada y sea necesaria. Ese agente firmará las órdenes para estracciones de dinero, cuidará de que no se saque sino aquel indispensable para las necesidades de la empresa, para las construcciones, pago de materiales, etc. etc.

En esa parte, pues, está la Nacion completamente garantida y resguardada en sus intereses.

Si, pues, el Gobierno no ha de pagar mayor garantía, ni ha de garantizar mayor capital que el necesario para las construcciones, no veo qué dificultad puede haber en esto, cuando todas las empresas hacen lo mismo, y sobre todo, tratándose de una obra que va á beneficiar á la misma República, y en favor de la cual, el patriotismo nos aconseja hacer sacrificios.

El Sr. Clark no pidió esta forma el año 1873, cuando se presentó á la licitacion, ni en 1874, cuando se presentó nuevamente. El solo pidió la garantía sobre el capital simplemente; y vuelvo á recordar, que los momentos de entónces, no son los mismos que los de hoy. El concesionario Clark no tiene la culpa de que haya padecido nuestro crédito ó limitádose la confianza.

El crédito de la República, ha sido comovido en Londres. Entónces, se necesita no solo la firma y garantía del mismo empresario, sino tambien que el Gobierno ayude confirmando esa garantía, porque hoy los capitales están un tanto retraidos para esta clase de operaciones, en pueblos como el nuestro, en que la tranquilidad pública es alterada por desgracia, continuamente.

No sé, Sr. Presidente, si me he esplicado con la claridad que deseaba. Para mí el fantasma de las dos garantías no existe, porque no confundo y distingo bien los dos hechos que entraña la garantía de los títulos esto es, que no hay mas que una garantía real, pecuniaria, que juega dos roles. Uno con el concesionario, otro con los accionistas.

Sr. Figuerou (P.)—Siento que la hora sea tan avanzada, y que desde que este asunto se puso á la órden del día hasta este momento, no haya habido tiempo bastante para poder estudiar y discutir con la detencion que merece, un punto que por primera vez se presenta á la consideracion del Congreso.

Para mí es muy difícil, señor, esto de dar una garantía á un extranjero para que vaya á construir un ferro-carril.

Yo creo, Sr. Presidente, y esta es mi conviccion, que un hijo del pais no solicitaria semejante concesion, que solo importa que el Gobierno dé crédito á un individuo para que vaya á Londres á contratar un empréstito para realizar la obra, cosa que cualquiera lo haria.

Si como ha dicho el Sr. Diputado, la garantía que afecta es la misma, póngase como estaba en la primera sancion, es decir: garantiendo solo las acciones y de ningun modo los bonos que se van á emitir

puesto que especialmente en Lóndres no podemos ir á juzgar esa materia. . . .

Sr. Igarzabal.—Lea bien el Sr. Diputado el inciso 4º.

Sr. Figueroa (F.)—Lo he leído perfectamente, señor.

Yo creo entónces, Sr. Presidente, que mejor sería autorizar al Gobierno Nacional para contraer un empréstito, y no dar á un individuo, á un quidam, una garantía para que vaya á Lóndres á contraerlo porque es lo que verdaderamente importa esto.

Sr. Zavalla (M. J.)—Un quidam no hace negocios de esta clase en Inglaterra.

Sr. Funes.—Con la garantía del Gobierno Nacional, lo hace cualquiera, señor.

Sr. Presidente.—Tiene la palabra el Sr. Diputado por Catamarca.

Sr. Figueroa.—He concluido, Sr. Presidente.

Sr. Funes.—He oído con suficiente atención al Sr. Diputado por Mendoza, y francamente, cuanto mas ha hablado menos le he entendido yó. Y esto no lo digo por atribuirlo á falta de capacidad de su parte, pues tal vez sea falta mía. Pero, Sr. Presidente, no diré que errores, sinó muchas equivocaciones he notado en su discurso.

En primer lugar, ha dicho que no se adelanta un capital, sinó que se dá solo una garantía.

Yo le contestaré á esto que dándose la garantía, se dá el capital, pues una firma acreditada, una firma de responsabilidad, vale tanto en cualquier parte; como un capital. Esta es la garantía.

Una vez á Rotschild, le era difícil subir la escalera de la Bolsa de Paris, y un jóven le ofreció su brazo para ascender. Rotschild agradecido, le dijo entónces: «¿Qué le daré en recompensa? nada, señor; contestóle el jóven, «basta con el haberme cedido su brazo»; dando con esto á entender que tenía para él valor, el honor de dar el brazo á Rotschild, hombre de tanto crédito. Véase, pues, lo que vale una garantía.

Bien, señor, una garantía de 20 años sobre 24 millones al 7 % importa nada menos que 1.680,000 pesos fuertes. Y todo esto se va á dar al Sr. Clark y el Sr. Clark va á ser el administrador de nuestro dinero!

Sr. Achaval.—Nada va á recibir.

Sr. Funes.—Cómo nada!

Sr. Igarzabal.—Si el Sr. Diputado hubiera leído el proyecto, hubiera visto la diferencia. El defecto de esta discusión, Sr. Presidente, es que los Diputados vienen sin conocer el proyecto y sin darse cuenta de lo que importa esta garantía.

Sr. Funes.—Se equivoca el Sr. Diputado, he estudiado detenidamente este proyecto.

El artículo no dice, ni yo tampoco lo he afirmado, que el Gobierno va á pagar á esta Empresa dinero efectivo: dice que el Gobierno va á prestar su garantía á este ferro-carril. Y como el Sr. Diputado ha creído conveniente el que se ponga esa condición se dá el 7 % de garantía, garantía con la cual el empresario irá á Lóndres á buscar fondos.

Sr. Igarzabal.—El empresario irá á hacer un negocio como cualquiera otro.

Sr. Funes.—Pero con la garantía del Gobierno Nacional. ¡Es pequeña la diferencial! ¡El 7 %!

¡Una cosita muy corta!

Sr. Igarzabal.—Pero la garantía efectiva, del Gobierno, es Sr. Diputado, al capital de la empresa.

Sr. Funes.—No, señor; lo que se garante son los bonos.

Sr. Igarzabal.—Es una garantía moral para levantar el capital.

Sr. Funes.—¿Entónces, el Sr. Clark solo pide la garantía moral para alzar el capital? No, señor. ¡Pues grande habilidad tiene el Sr. Clark, para venir á decirnos: «No pido, señores, mas que la garantía moral del Gobierno Nacional! ¡Qué garantía moral! Garantía inmoral, Sr. Presidente! Si señor: garantía inmoral, lo digo con reflexión. Es decir, Sr. Presidente, que el crédito de nuestra República, ha decaído tanto que ya no hay quien haga un ferro-carril sin garantía del 7 %! ¡Será posible que sea indispensable que busquemos á un Sr. Clark, á un señor Telfener ó á otra persona, para realizar nuestras obras de ferro-carriles!

Cuando el Sr. Telfener hizo la propuesta para el ferro-carril á Tucuman tuvo muchos hombres, muchos defensores que le elavaron hasta las nubes. El Sr. Clark impuesto indudablemente de esa noticia, quiso venir á hacer propuestas análogas; y cuando yo fuí á investigar en las fuentes oficiales, cómo era la propuesta del Sr. Telfener encontré cosas que me inspiraron sospechas. Pregunté cual era esta propuesta del Sr. Clark y me respondieron que era mas ó menos la misma cosa del Sr. Telfener. Entónces me dije; Ah! ya entiendo por el mismo tono!

Señor, he demostrado, aunque no sé si el Sr. Diputado me ha entendido, que dando la garantía por 20 años sobre 24.000,000 de pesos, se anticipa el capital, es decir, se anticipa el capital garantiéndolo: Se dice es un papel, pero es un papel como una letra que lleva una firma; así son los bonos, son un papel, pero un papel que vale plata.

El Sr. Clark vá á levantar 24.000,000 con este pa-

pel ¿y cuándo concluirá?, no lo sabemos pero los 24 millones los levantará mañana mismo si quiere.

Quiere decir, que nosotros vamos á dar una garantía por un capital que no lo vá administrar la autoridad argentina; que lo administrará un *quidam* como decia el Sr. Diputado por Catamarca, un *quidam* en relacion á nuestros embajadores, á nuestros agentes.

Se dice que es una cosa pequeña. Si, muy pequeña, poner la firma; nada mas.

Siendo yo Ministro de Gobierno de Santa-Fé, me sucedió una cosa análoga.

Se me presentó un individuo proponiendo la construccion de un ferro-carril al desierto, y me trajo una propuesta en la que se hablaba de los beneficios que se iba á reportar con el ferro-carril y de los prodigios que realizaria. Y no sé cuánto mas se decia en favor del tal ferro-carril.

Pero despues de todas estas cosas habia una condicion,—la última,—en que se pedia que el Gobierno de Santa-Fé concediera la garantía del 7 %.

Ah! dije yo, todo esto está muy bueno, escuelas, colonias, poblaciones, etc.; pero esto del 7 % no conviene; mejor es quitarlo—Es un adornito, me respondió. Pues quitemos ese adornito, dije yo.—Ah! no, señor, no puede ser.—Bueno; entónces no hacemos nada. Y no se hizo nada.

Por consiguiente creo que he demostrado que esto de la garantía, es inadmisibile

Ese adornito de la garantía, como decia el otro, sienta muy mal.

Sr. Lopez.—No sé si tendré la fortuna de hacer comprender al Sr. Diputado que deja la palabra, elementalmente siquiera el sistema de que se trata.

El Sr. Diputado debe partir de este punto: se trata de decretar obras reproductivas, que van á dar, una vez realizadas, una utilidad que importará el interés ó mas que el interés de la obra reproductiva que se trata de hacer.

Yo le pregunto al Sr. Diputado si alguien le dijese, voy á edificarle tres casas, sin mas que Vd. ha de responder por el valor de las tres; pero no vá á tener que pagar sinó á medida que cada una de las casas esté concluida y suponiendo que se compromete á pagar el 6 % de interés habria hecho un gran negocio, porque habria recibido el valor de las casas, á mas el producido que ellas den, y si este es mayor que el interés que ha pagado, es claro que redunde en su beneficio.

Aquí es lo mismo, se trata de ciertos principios aplicables á nuestro pais, que son los únicos que pueden sacarlo de la miseria en que vive. Voy á probar

que toda la República puede llenarse con ferro-carri-les sin comprometer sus intereses y sin que se gaste un solo peso. Yo digo al Sr. Diputado, si se fuera á hacer un ferro-carril á la Pampa, la especulacion seria mala; pero si el Sr. Diputado va con ese ferro-carril á las provincias de Cuyo, ó á otro de los centros comerciales de la República Argentina, ese ferro-carril vá á dar mas del 6 % de interés y ha de convenir prestarle una renta del 3 %, gastando lo que ella produce con tal de tener una obra que dentro de 3 años le va á proporcionar una gran utilidad.

Operaciones son estas, preconizadas por todos los economistas y para todos los gobiernos, porque reposan, no sobre el crédito del Gobierno, sinó sobre el crédito reproductivo de la obra. Es muy claro, me parece, el resultado de esta operacion.

Si yo he recibido tres casas, sin haber hecho el menor desembolso, es claro que forzosamente tengo que ganar porque con el producido de ellas mismas pago el interés del dinero y amortizo la deuda. Así, pues, en el caso actual el crédito no reposa precisamente sobre el Gobierno, sinó sobre la obra que es reproductiva, y esto sucede en todas partes del mundo.

A este respecto, Sr. Presidente, siento no haber venido preparado; habria traído y puesto en conocimiento de la Cámara lo que dice el «Times» sobre las obras de la República Argentina. Esta tiene en sus manos la realizacion de todos los trabajos y obras que pueda necesitar su progreso, porque tiene moralidad y tiene valores reproductivos con la ejecucion de esas mismas obras el día en que ella quisiera enagenarlas. Citaria el ejemplo de las obras de salubridad en ejecucion en esta ciudad, que cuestan tantos millones, pero que luego son obras que han de dar tanto de interés en el acto que se presente en el mercado; y el Gobierno amortiza su capital cuande le plazca; fíjese el Sr. Diputado por San Juan en esto, en lo que digo, que no se necesita capital; la Nacion no espone un vinten en este género de empresas porque cuando tenga necesidad del capital lo ha de encontrar con toda facilidad siendo estas obras reproductivas.

El sistema es conocido, el mismo Sr. Diputado Pellegrini, hablando de la empresa del Sr. Hopkins, nos hizo un extracto, una esposicion de esa doctrina que es por demas sabida.

El Sr. Madero, hablando de la manera como se puede levantar ciertos fondos, se estendió sobre este mismo punto. Lo estamos viendo con los fondos públicos nacionales. Y yo digo, al Sr. Diputado que no puede comprender que sin nada pueda tener el Gobierno valores que con este género de obras él puede tener el capital cuando le parezca,

pues desde el tiempo de la guerra con el Paraguay se están creando esos fondos y el capital no existe en ninguna parte; y sin embargo es un capital circulante. Y no se venga á decir que la República Argentina agobia su crédito con favorecer estas empresas: no tal, porque todo el mundo sabe que reposa sobre las entradas del ferro-carril; y desde que las obras son bien estudiadas y desde que el país sabe que dan valores reproductivos, no hay cuidado ni temor á este respecto, porque desde que los capitalistas saben que se emplea la cantidad que dan en obras reproductivas, han de prestarse seguros de que sus capitales no solo les han de dar el interés que buscan, sino que tambien les ha de ser devueltos en una época marcada.

Estos son los principios que han guiado á la Comision: esta no ha creído que debía dedicarse á estudiar la radaccion del Senado y á corregirla, aunque la creyó defectuosa, porque eso no podría hacerse ahora; si la Cámara quiere eso puede hacerse en otra oportunidad: la Comision lo que únicamente ha querido demostrar es, que el principio en que reposa el proyecto, es seguro, que no hay ningun peligro en aceptarlo y por eso se ha permitido aconsejarlo á la Cámara.

Sr. Funes.—El Sr. Diputado lo que ha querido es probar que los ferro-carriles son útiles; pero esa es la cuestion. El dice que la obra es muy reproductiva, que producirá grandes cantidades; pero si es así ¿por qué nos vienen á pedir garantía? Esto es muy sospechoso. Despues el Sr. Diputado dice: este es un nuevo sistema. ¿Pero cuál es el principio que ha descubierto?

Sr. Lopez.—El de no necesitar capital para hacer las obras públicas.

Sr. Funes.—No necesito garantía; pero sin embargo se exige la del Gobierno.

Sr. Lopez.—Es una garantía subsidiaria.

Sr. Funes.—La verdadera garantía en realidad es la firma del Gobierno.

Sr. Lopez.—No, señor. La verdadera garantía es que la obra es reproductiva. Fijese el Sr. Diputado que no se pueden hacer esas obras sin intermediarios.

Sr. Funes.—No, señor, se garante la obra por 20 años con diez y siete por ciento.

Sr. Lopez.—Vea el Sr. Diputado, qué dice el artículo 4º que la construccion de la línea de Villa Mercedes á San Juan y de allí ó Mendoza á la cordillera de los Andes, se hará por secciones etc.

Sr. Funes.—Ya sé todo eso; pero fijese tambien el Sr. Diputado lo que dice el mismo artículo: «y la garantía acordada en los términos de la modificación anterior, se pagará sobre el capital que cada una de estas secciones representa, desde que estén concluidas, y entregadas al servicio público; y no antes etc.

Sr. Ruiz de los Llanos.—Iba á hacer uso de la palabra en esta cuestion, pero me parece que la hora es ya muy avanzada y como deseo contestar al Sr. Lopez principalmente, con alguna estension, hago mocion para que se levante la sesion. (Aprobado.)

Votado si se levantaba ó no la sesion resultó afirmativa.

Eran las seis de la tarde.