

53.^a SESION ORDINARIA — SEPTIEMBRE 21 DE 1875

Presidencia del señor ACOSTA

Senadores presentes: Alvarez, Arias, Bustamante, Colodrero, Cortés, Corvalán, Echagüe, Frías (L.), Frías (U.), García, Lucero, Molina, Oroño, Pruneda, Quintana, Rawson, Sarmiento, Torrent, Vallejo y Villanueva.
Senadores ausentes, con licencia: Colombres y Navarro.
Senadores ausentes, con aviso: Bárcena, Bazán y Linares.
Senador ausente, sin aviso: Rocha.

SUMARIO

- 1.—Asuntos entrados.
- 2.—Construcción del Ferrocarril Trasandino. Continúa su consideración. Se aprueba.

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

1

Leída y aprobada el acta de la anterior del 20 del corriente (1.^a extraordinaria), se dió cuenta de los asuntos entrados, a saber:

Una nota de la Honorable Cámara de Diputados, fecha del día anterior, comunicando haber tomado en consideración y sancionado definitivamente el proyecto de ley que autoriza al Poder Ejecutivo para ceder a la provincia de Catamarca la suma de 3.033 pesos fuertes. Al archivo, previo acuse de recibo.

—Tres solicitudes, la primera de la Sociedad Rural Argentina pidiendo se comprenda entre

los artículos libres de introducción el tabaco preparado para la cura de la sarna de las ovejas.

—La segunda, de varios comerciantes librerías de esta Capital, pidiendo igual cosa para los libros importados.

—La tercera, de don Guillermo Marisson, pidiendo la protección del Congreso para una máquina de su invención destinada a sacar agua. Pasaron las dos primeras a la Comisión de Hacienda y la tercera a la de Peticiones.

2

Sr. Molina. — Antes de entrar a la orden del día, quisiera pedir una rectificación de la votación de anoche.

Se dice que la línea a construir por el contrato Clark, ha de ser ancha. Yo creo que esto, en la cordillera, es irrealizable, o, cuando menos, traería un gasto que imposibilitaría la obra.

No es calculable lo que puede costar un kilómetro en la cordillera, sin antes haber hecho estudios competentes para hacerlo; no se puede conocer lo que importa un aumento cualquiera en el ancho de vía en el camino de la cordillera.

Yo he dirigido un trabajo en el camino de Totoral: teníamos diez varas y tres cuartas de camino hecho, y faltaba una cuarta para llegar al término de la obligación, y esta cuarta costó más que las diez varas y tres cuartas.

Esto puede repetirse en los trabajos del camino de la cordillera.

Por esta razón, desearía que la Cámara aceptara la idea de rectificar la votación de anoche.

Sr. Presidente. — ¿El señor senador hace moción de reconsideración?

Sr. García. — Ya está rectificada la votación.

Sr. Presidente. — Creo que no está apoyada la moción.

Sr. Molina. — Mi moción es de reconsideración, porque, según la resolución de anoche — me refiero a lo que dice el acta — la vía contratada con el señor Clark será ancha.

Sr. Presidente. — Es que no puedo ponerla en discusión si no está apoyada.

Sr. Villanueva. — Parece que, leyéndose el artículo en que se va a consignar la resolución de anoche, no habría necesidad de entrar a considerar el artículo.

Sr. Presidente. — Yo no sé cómo se va a discutir la moción si no está apoyada.

Sr. García. — Leyéndose la redacción verá el señor senador que ya está consignado en el artículo lo que propone, porque anoche se acordó que la vía que fuera hasta San Juan sería ancha, dejando la línea de la cordillera en las condiciones en que estaba antes.

—Se leyó el artículo 2º del proyecto.

Sr. García. — Tenga la bondad de leer el señor secretario el artículo 2º del contrato, que está ahí también.

—Se leyó.

Sr. García. — Estaba establecido en el artículo del contrato, que esta línea que va de Buenos Aires a San Juan, y la que debe partir de Mendoza a San Juan hasta la cordillera, tenga la trocha de un metro; pero, por la modificación propuesta, se establece que la línea de Buenos Aires hasta San Juan tenga la trocha igual a la del Ferrocarril Central Argentino, o al Andino, que es el que va de Villa María a Villa Mercedes dejando sin alteración todo lo demás del contrato respecto de la que debe salir de Mendoza a San Juan hasta la cordillera de los Andes.

Así es que no veo necesidad de la moción del señor senador por Catamarca, que quiere que se rectifique lo sancionado por la Cámara en la sesión de anoche.

Sr. Molina. — Entonces, debe rectificarse el acta; porque lo que se votó anoche está en oposición con lo que se dice ahora.

Sr. Presidente. — Se va a continuar con la orden del día, puesto que no hay nada en discusión.

Sr. Secretario. — El artículo 2º, que se ha leído, es nuevamente presentado.

Sr. Villanueva. — Como debe quedar consignada de alguna manera la modificación de anoche, respecto de lo que proponía la Comisión, yo he creído necesario formularlo así, porque creo, como he dicho antes, que de alguna manera debe constar en esa modificación lo que el Senado ha resuelto, y no creo proponer nada de nuevo.

Sr. Secretario. — Decía que el artículo de la base del señor senador por Mendoza no es igual al que ahora he leído.

Sr. Villanueva. — Sí, señor.

Sr. Presidente. — Está en discusión el artículo que se ha leído.

Sr. Frías (U.). — ¿Queda entendido que la modificación 2ª queda rechazada?

Sr. García. — No, señor.

Sr. Presidente. — Entiendo que no. El señor senador por Mendoza introduce una modificación al artículo 2º del contrato, que tiene que entrar con anterioridad al que proponía la Comisión, y que era una modificación al artículo 2º del contrato.

Sr. Villanueva. — Esta modificación es indispensable; porque está de acuerdo con la sanción de anoche.

Sr. Presidente. — Lea el señor secretario la modificación, para votarla.

—Se leyó.

Sr. Frías (U.). — La última parte de la modificación que propone el señor senador por Mendoza, se contradice con lo sancionado ya por la Cámara, en la primera modificación propuesta por la Comisión.

Sírvase leer el señor secretario el artículo.

—Se leyó.

Sr. Colombres. — Que se suprima la última parte.

Sr. Villanueva. — Puede suprimirse, si se quiere.

Sr. Presidente. — Entiendo que se debe votar este artículo, porque su sanción importa fijar los términos en que debe quedar.

Sr. Oroño. — Que se vote por partes, porque esta última parte debe suprimirse.

—Se votó el artículo con la enmienda propuesta, y fué rechazado por negativa contra 9 votos.

Septiembre 21 de 1875

Sr. García. — Esta votación rechaza la redacción propuesta por el señor senador por Mendoza para consignar en la ley la modificación que la Cámara adoptó anoche. La Cámara adoptó anoche la trocha ancha para ese camino; ahora se redacta el artículo en que debía consignarse la sanción de la Cámara y resulta rechazada la redacción de ese artículo.

Por eso creo que debe resolverse algo a este respecto, para salvar esas deficiencias que resultarían en su proyecto de ley.

Sr. Oroño. — Yo he votado en contra del artículo, señor presidente, estando, sin embargo, de acuerdo con la trocha determinada, por la forma en que el artículo estaba redactado. Así es que mi voto no importa dejar subsistente la trocha anteriormente establecida para este ferrocarril, sino, por el contrario, la trocha ancha; pero se han introducido en ese artículo de la ley algunas palabras que venían a producir una imperfección en la ley, que es lo que he querido evitar con mi voto por la negativa.

Así es que ahora, como me parece que no puede volverse sobre la sanción de anoche sino por una reconsideración, lo que correspondería hacer, es que el señor senador por Mendoza, o algún otro señor senador de los que sostienen este contrato, propusiera algún otro artículo en diversa forma.

Sr. García. — ¿Por qué no lo propone el señor senador como le parezca conveniente? Yo creo que esa redacción se aceptaría desde que llenara el objeto.

Sr. Oroño. — Tenga la bondad de leer el señor secretario el artículo.

—Se leyó.

Sr. Oroño. — Yo propongo que se suprima la 2ª parte, aceptando la 1ª.

Sr. Villanueva. — Mi objeto era que quedara claramente consignada esa disposición; pero no sostengo esa palabra como indispensable.

Sr. Torrent. — Creo que es oportuno, señor presidente, que yo funde mi voto, porque no estaba en la sesión anterior.

Debo declarar que he votado en contra, porque me parece que un ferrocarril de trocha angosta llena todas las necesidades del país. Cuando estas líneas se votaron, la Nación estaba en prosperidad y con una perspectiva mucho más risueña. Desde entonces aquí nuestra situación económica, nuestra renta, ha bajado tanto, que debemos meditar, antes de echar sobre nosotros una nueva responsabilidad de ese género.

Sr. Presidente. — Hago presente al señor senador que no se reconsidera el artículo.

Sr. Torrent. — El señor presidente ha puesto en discusión el artículo, y yo estoy fundando mi voto.

Sr. Presidente. — Es que no se reconsidera la sanción anterior. Me parece, pues, que será preciso, para discutir nuevamente, hacer una moción de reconsideración. Sin embargo, si el Senado no pone inconveniente, yo tampoco, y puede continuar el señor senador.

Sr. Torrent. — Como dije, señor presidente, mi objeto no era promover una discusión, sino fundar mi voto. A mi juicio, la Nación no se encuentra todavía siquiera en las condiciones en que se hallaba en aquel tiempo, y menos en condiciones de contraer compromisos que pueden considerarse nuevos por su importancia.

Esto debemos tenerlo muy en cuenta. Indudablemente, ensanchar la trocha importa encarecer la línea, y este encarecimiento trae un aumento de responsabilidad pecuniaria para la Nación. Yo creo que, si con un ferrocarril de trocha angosta difícilmente podrá responder la Nación a los compromisos que contraiga, menos podrá responder mandándolo hacer de una trocha tan ancha, porque es la más ancha de las que hoy se construyen.

Tenemos otro inconveniente más, señor presidente, y a este se refiere el artículo en los términos en que fué originariamente propuesto.

Podría parecer que el pensamiento dominante de los que sostienen este artículo; es decir, cómo se ha dicho o se quiso decir, que este ferrocarril sea una mera prolongación de otro.

Cuando se discutía la ley general de esta línea, se sostuvo que debía partir de Buenos Aires, y es en obsequio de esta idea, que responde a grandes intereses de toda la Nación, que se determina esto en la ley.

Si se hace de trocha ancha, por el hecho viene a quedar esta línea, como se ha dicho muy bien, como una nueva prolongación del Ferrocarril Central, y de consiguiente, se aleja la esperanza de que esa línea puede ser traída a Buenos Aires, y se aleja tanto más cuanto que puede ser más tarde tan onerosa a la Nación mandarla construir, que optará por el temperamento de una nueva prórroga indefinida y larga.

Por esta razón, yo he de votar en contra del artículo, y si por este medio se arriba al resultado que tenemos en vista quedaré satisfecho.

Sr. Oroño. — Me parece que el señor senador por Corrientes no ha comprendido bien el

pensamiento de los que sostienen la trocha ancha para este ferrocarril, modificando lo que anteriormente se había establecido, o padeciendo un error en la apreciación del costo que esta línea va a tener con la trocha ancha. Precisamente los que hemos sostenido la trocha ancha, hemos tenido presente que, partiendo el ferrocarril desde Chivilcoy, o desde el punto más avanzado del Ferrocarril del Oeste, vamos a ahorrar una garantía sobre un capital de cinco o seis millones, que nos va a dar más de lo suficiente para poder responder a la diferencia que se acaba de establecer por el cambio de trocha.

Creo por una parte, y por otra, señor presidente, no es exacto que, sancionado este artículo en la forma en que está, vaya a quedar despojada la provincia de Buenos Aires de la prolongación de esta línea hasta la ciudad de Buenos Aires, desde que el punto de partida del ferrocarril, aun cuando no sea de la ciudad misma, va a ser Ferrocarril del Oeste, que tiene su punto de arranque en la ciudad de Buenos Aires. No se puede suponer ni sostener, señor presidente, que la empresa que va a calcular evidentemente los resultados del negocio, puesto que con este propósito emprendió esta obra, o va a emprenderla, deje interrumpida la línea que va a Chivilcoy, privando a Buenos Aires de la comunicación que tendrá ligada por este medio.

No le convendría, señor presidente, a ninguna empresa que, pudiendo optar por el Ferrocarril del Oeste para venir a Buenos Aires, tomase como punto de partida para la dirección de los productos del interior, la línea del Ferrocarril Central. La demostración es muy sencilla.

Siendo igual la distancia que tendrían que recorrer por el ferrocarril, tendrían además, el recargo los productos del interior, el gasto que habría de hacerse desde Rosario a Buenos Aires, donde esos productos vendrían yendo por aquella vía y no viniendo por esta.

Así es que ese peligro queda completamente salvado y el señor senador debiera votar con tranquilidad este artículo, si ese, y no otro, es el motivo que tiene para oponerse.

Ahora, en cuanto a la renta o la situación financiera del país, creo que la diferencia no es tan grande.

La situación por que atravesaba la República económicamente hablando, en el año en que esta ley se dió, era, poco más o menos, la misma que la actual, y aun cuando alguna diferencia hubiera, precisamente para corregir

nuestra situación económica necesitamos ligar las provincias por medio de vías férreas, con estos elementos que son los principales para facilitar el consumo de los productos que aquellas provincias tienen.

Sería una regla de economía mal comprendida, a mi juicio, aquella que por economizar gastos de esta naturaleza, que responden, no solamente a fines económicos, sino políticos, dejásemos privadas a las provincias del interior de ese inmenso beneficio.

Cuando se trataba de este asunto, se demostró hasta la evidencia la importancia de las vías de comunicación, de estas vías de comunicación perfeccionada, como son los ferrocarriles, para ligar a las provincias con Buenos Aires y con Rosario; es decir, para ligarlas con el litoral, para ligarlas a los puertos de donde reciben los productos que consumen y donde tienen más tarde que expender los artículos que producen.

Dejándolas así estacionarias; dejándolas impedidas de poder costear por los medios conocidos de transporte sus productos, entonces, señor presidente, nuestra situación económica, en lugar de mejorar, se empeorará, porque esos pueblos estarían muy distantes de poder adquirir la capacidad económica necesaria para poder vivir, sin tener que venir a pesar, como pesan actualmente, sobre el tesoro nacional.

A causa de eso, señor presidente, vemos este movimiento en todos los pueblos, que viene a pesar de una manera sensible, sobre la renta; todos ellos vienen con pretensiones de recabar empréstitos del tesoro nacional, y el Congreso, cediendo a consideraciones muy atendibles, sin duda, pero que tiene un alcance que puede ser perjudicial, porque todos los pueblos han de venir repitiendo lo que han hecho Mendoza, San Juan y Santiago del Estero, ha seguido este camino, precisamente porque no tienen esos pueblos los medios necesarios de subsistencia. Esos medios lo tendrán cuando tengan el ferrocarril, y para tenerlo, la Nación necesita hacer un sacrificio, sacrificio que ha de ser superabundantemente compensado.

La cuestión de la trocha, por otra parte, responde, como lo he dicho en la sesión anterior, cuando se discutía este negocio, a otras ventajas y conveniencias que deben consultarse en estas grandes vías de comunicación que el gobierno nacional está estrictamente obligado a establecer, ya sea haciéndolas directamente, como ha hecho el Ferrocarril de Tucumán, o fomentando empresas que los hagan por su cuenta.

En largas distancias estos caminos de trocha angosta, por más convenientes que se consideren, no pueden menos de ser muy incómodos, muy molestos y de muy difícil resultado para la renta misma, y se ha demostrado de una manera palpable, por los hechos que han tenido lugar en otros países, no sólo en Estados Unidos, sino también en Inglaterra, que la trocha ancha es mucho más conveniente.

En la trocha ancha podemos establecer estas comodidades que tienen hoy los ferrocarriles que recorren grandes distancias en Estados Unidos y que no podemos establecerlas en la trocha angosta.

Podemos ir a esos hoteles ambulantes, saliendo de Buenos Aires a Rosario, ya sea de Mendoza a San Juan o ya sea también hasta Chile. En la trocha angosta es imposible tener esa pretensión: no podría realizarse.

Respecto de la cuestión, científicamente considerada, señor presidente, no conozco hasta ahora que se haya dicho la última palabra sobre esta materia.

En todas partes donde se hacen ferrocarriles, en Estados Unidos como en Inglaterra, existe la cuestión permanente de si es más conveniente la trocha angosta o la ancha.

No hay ninguna autoridad científica que haya resuelto todavía de una manera afirmativa, que es mejor la ancha que la angosta, o viceversa.

Entretanto, los hechos demuestran que la trocha ancha es mucho más conveniente, porque consulta mejor la comodidad de los pasajeros y consulta la facilidad para el transporte de las mercaderías.

Señor presidente: creo que no tenemos que alarmarnos por el gasto, ni tampoco alarmarnos por que por este medio se pretenda o se quiera privar a la provincia de Buenos Aires del gran beneficio de este ferrocarril, puesto que el punto de partida va a ser la línea del Ferrocarril del Oeste, o de algún otro que parta de la ciudad de Buenos Aires, o de algún punto inmediato a la ciudad.

Sr. Colodrero. — El debate, señor presidente, sobre la cuestión de la trocha, no solamente está cerrado, sino que está definitivamente resuelto por la sanción del Senado: anoche se ha resuelto que se adopte la trocha ancha; por consiguiente, no hay que volver sobre esta discusión.

Pero, como el artículo propuesto que expresa perfectamente bien el pensamiento del Senado sobre la adopción de la trocha, hubiese sido rechazado por una votación, y como

el señor senador por Santa Fe limitándose a eliminar parte de esa redacción, yo pido, señor presidente, que el señor secretario lea el proyecto del artículo que tiene redactado allí, que me parece más conveniente adoptar, en reemplazo del artículo que ha sido rechazado recientemente.

Tenga la bondad el señor secretario de leerlo.

Sr. Secretario. — (*leyendo*): Artículo 2º «Que al ancho de la vía en las líneas de Buenos Aires a Villa Mercedes y de ésta a San Juan, sean de un metro sesenta y ocho centímetros.»

Sr. Colodrero. — Me parece que esto era lo que quería el señor senador por Santa Fe; sea, pues, éste el artículo que se ponga a discusión.

Sr. Presidente. — ¿Está conforme el señor senador?

Sr. Oroño. — Sí, señor.

Sr. Presidente. — Se va a votar el artículo.

—Se votó y resultó afirmativa de 12 votos contra 9.

Sr. Presidente. — Se va a leer el artículo propuesto por el señor senador por Mendoza, en substitución del tercero.

—Se leyó como sigue:

Artículo 3º — Para los efectos de la garantía del 7 por ciento, el Poder Ejecutivo fijará previo informe de peritos, el costo de la vía, no debiendo exceder, en ningún caso, de 19.589 pesos fuertes por kilómetro, y sobre el de 29.700 pesos fuertes en la línea de Mendoza a San Juan hasta el límite de la República en la cordillera de los Andes. Lo demás igual al de la Comisión.

Sr. Villanueva. — Este artículo se diferencia sólo del de la Comisión, en lo que se refiere al precio, por el aumento del ancho de la vía. Lo demás es exactamente igual al que ha propuesto la Comisión en mayoría.

Creo que falta establecer los 29.000 pesos por kilómetro en la sección que se ha de hacer desde Mendoza a San Juan, límite con Chile. Me parece que el proyecto debe quedar como lo propone la Comisión y sólo he modificado la primera parte.

Puede agregar el señor secretario: «Sobre 29.700 pesos en la línea de Mendoza a San Juan, hasta el límite de la República con la cordillera de los Andes.»

Sr. Oroño. — ¿Ese es un artículo, o es una parte del artículo?

Sr. Presidente. — Es una modificación introducida a uno de los artículos del contrato, exactamente igual, parece, al de la Comisión, con sólo la diferencia del costo de la obra. Me parece que es así.

Sr. Villanueva. — Sí, señor; no tiene otra diferencia.

Sr. Colodrero. — La sola diferencia del costo.

Sr. Oroño. — Comprendo.

Sr. Bustamante. — Quiere decir, señor presidente, que los señores que aceptan la idea del cambio de la trocha, aceptan el pedido del señor Clark, de un 25 por ciento o de un 33 por ciento, y no lo que se decía anoche, que había costado el ferrocarril de Villa María a Río Cuarto, que era 16.000 pesos. Ahora ya se ve que es un poco más claro.

Sr. Presidente. — Se va a votar.

Sr. Oroño. — Podría dividirse en dos partes, para mayor claridad y mayor facilidad de la votación misma.

Sr. Presidente. — Puede proponer el señor senador hasta qué punto será la primera parte.

Sr. Oroño. — Tenga la bondad de leer la primera parte.

Sr. Secretario. — (*Leyendo*): «Para los efectos de la garantía del 7 por ciento, el Poder Ejecutivo fijará, previo informe de peritos, el costo de la vía, no debiendo exceder, en ningún caso de 19.580 pesos fuertes por kilómetro...»

Sr. Oroño. — Hasta ahí no más debiera ser el artículo, y luego establecer la forma de la garantía en la modificación propuesta por el señor senador.

Sr. Presidente. — Pero me parece que se establece en otro artículo.

Sr. Secretario. — (*Leyendo*): «... y sobre el de 29.700 pesos en la línea de Mendoza a San Juan, hasta el límite de la República en la cordillera de los Andes.»

Sr. Oroño. — También eso debe ser un solo artículo; lo demás que sigue, en cuanto a la manera de pagar la garantía también debe formar otro artículo.

Sr. Cortés. — Desearía oír al autor del proyecto en discusión los datos que ha tenido a la vista para fijar esta diferencia en el precio de la trocha ancha, y puesto que entiendo que tal como ha sido presentado este proyecto señalaba también precio a la trocha ancha, no sé por qué se ha cambiado esto, y quisiera ser ilustrado sobre ese punto, porque me parece que es esencial.

Sr. Villanueva. — Pido la palabra.

Yo he tomado datos precisos sobre el costo de la vía aumentada según la sanción del Honorable Senado, y resultaba que sólo había una diferencia de 2.377 pesos por kilómetro.

Según el contrato del gobierno para construir el ferrocarril de Río Cuarto a Villa Mercedes 1.614 era la diferencia de esta sección.

Por otros datos que había tomado, creo positivamente que con un 25 por ciento, como máximo, que se autoriza al Poder Ejecutivo para aumentar el costo de 14.800 pesos que ha contratado el señor Clark sería suficiente.

Pero venía la dificultad de acuerdo en que si el 25 por ciento era efectivamente el costo positivo, o si era la diferencia 1.986 ó 2.377; entonces arribamos a este arreglo: autorizase al Poder Ejecutivo para que, previo informe de peritos, haga el contrato por la menor cantidad posible, ya sea que pueda obtenerse un contrato igual al de ferrocarril de Río Cuarto, y si no fuese posible esto, hasta el máximo que se ha puesto de 19.500 y tantos pesos.

Me parecería que esto no debía ser materia de cuestión, y sólo he accedido a la exigencia de una explicación en la creencia que se ha de hacer lo que más convenga, y que no se han de dar los 19.500 pesos por kilómetro, sino lo que resulte de los estudios que se hagan.

Sr. Cortés. — Sin embargo, yo he de votar contra el artículo que se propone.

Hemos tomado datos de la oficina de ingenieros sobre el verdadero valor que debe tener la trocha ancha, y se nos ha dicho que bastaría fijar un precio en la línea de Villa María a Río Cuarto de 18.500 pesos, y como aquí se propone de 10.900, resulta contradicción en estos datos, y por otra parte, me parece excesivo el contrato.

Sr. Villanueva. — Yo no quiero hacer cuestión sobre el precio, puesto que no tengo los conocimientos necesarios, ni soy ingeniero. Veo, es verdad, que hay contratos que han costado menos.

Por otra parte, autorizar al Poder Ejecutivo a que haga el contrato hasta tal cantidad, no es decirle hágalo, precisamente, por esa suma; si resulta que pueda contratarse por menos, lo hará por menos, indudablemente.

Sr. Presidente. — Se va a votar.

El señor senador por Santa Fe pide que se haga leer el artículo, porque hay una modificación introducida a un artículo del contrato.

Sr. Oroño. — Sí, señor.

Sr. Frías (U.). — Entiendo que se debe votar primero el proyecto de la Comisión, porque la modificación que propone el señor senador

Septiembre 21 de 1875

por Mendoza es a la modificación segunda que propone la Comisión.

¿No es eso?

Sr. Villanueva. — Es para que tenga relación con la sanción anterior; de otra manera, resultaría una contradicción; pues la Comisión propone 14.000 por kilómetro.

Sr. Frías (U.). — Yo supongo que se va a votar primero lo que propone la Comisión que lo que propone el señor senador por Mendoza.

El señor senador por Mendoza decía que debía votarse por partes. Yo no sabía si era el proyecto que presentaba el señor senador o el que presentaba la Comisión.

Sr. Villanueva. — Si es lo mismo uno que otro; la diferencia está en la suma.

Sr. Oroño. — Me refiero a lo que se ha leído.

Sr. Frías (U.). — Entonces, si se refiere a eso, digo que, conforme al reglamento, se debe votar primero el de la Comisión; rechazado ese proyecto, entonces, conforme al reglamento, entrará lo propuesto por el señor senador por Mendoza.

Hágole presente al señor senador por Córdoba que efectivamente hay mucha diferencia aumentada la cantidad hasta 19.500 y tantos pesos. Como ha dicho el señor senador por Jujuy, el aumento es de una tercera parte entre el importe de la trocha ancha y la trocha angosta; es decir, que el valor del ferrocarril de trocha ancha costaría 23.000.000 de pesos; mientras que por la trocha angosta sólo 17. Habría, pues, la diferencia de 17 a 23.

Entiendo, pues, que se debe votar por partes el artículo de la Comisión, a lo menos modificando solamente lo relativo a las cantidades.

Sr. Presidente. — Se propone, entonces, la modificación en lo que respecta a las cantidades.

Sr. Arias. — Sería conveniente votar lo que la Comisión propone; después de eso, se votará lo que propone el señor senador.

Sr. Echagüe. — Yo diré, señor presidente, que es inútil votar este artículo con las cantidades propuestas, porque esas cantidades se refieren a la trocha angosta que estaba establecida, y habiendo resuelto el Senado que sea la trocha ancha, esas cantidades no tienen derecho de votación.

¿Entonces, para qué votarlas? Debe votarse con la modificación propuesta sobre las cantidades, pues la que ha presentado la Comisión con esa modificación no tiene objeto.

Sr. Frías (U.). — Tanto tiene objeto, que ya ha declarado un señor senador que él no votará por las cantidades que propone el señor senador por Mendoza. Por esta misma razón

debe votarse el proyecto de la Comisión; si es desechado, entonces entrará el otro proyecto. Eso es lo que prescribe el reglamento y me parece que éste debe observarse.

Sr. Oroño. — Haría moción para que pasásemos a cuarto intermedio para ver si puede arreglarse la Comisión con el señor senador por Mendoza, que ha propuesto una modificación, y presentarse una base de discusión clara, terminante y categórica, que nos permita no vacilar en la discusión, porque creyendo ganar tiempo vamos a perderlo.

Sr. Frías (U.). — A mí me parece que el modo de no perder tiempo es hacer lo que dice el reglamento.

La Comisión ya dice que le parece que no debe ser de trocha ancha; que se vote, pues, eso.

Sr. Oroño. — Por eso digo que se vote lo que se propone por la Comisión.

Sr. Presidente. — Se ha hecho moción para pasar a cuarto intermedio.

Sr. Colodrero. — Yo creo que debe votarse primero lo que propone la Comisión, y después que sea rechazado lo que ella propone, como indudablemente lo será por todos aquellos que han aceptado la trocha ancha, entonces será la oportunidad de pasar a cuarto intermedio, para que los que tengan que proponer tal o cual cantidad se pongan de acuerdo. Los miembros de la Comisión no creen deber ponerse de acuerdo con ellos, pues piensan que debe tener mayor precio la nueva construcción proyectada, que tiene por base la trocha ancha.

Así, pues, estaría con los miembros de la Comisión por que se vote el artículo tal como ella lo propone, y una vez votado este artículo pasáremos a cuarto intermedio para que se pongan de acuerdo sobre la cantidad que vaya a fijarse.

Sr. Oroño. — Que se vote.

Sr. Presidente. — Se va a votar la moción de pasar a cuarto intermedio.

—Votado, resultó negativa.

Sr. Presidente. — Se va a votar el artículo como lo propuso la Comisión, puesto que ésta insiste en su despacho.

Sr. García. — Francamente, señor, no sé por qué me he de ver en el caso de votar contra este artículo, cuando estoy conforme con todo él, menos en el precio.

Sr. Colodrero. — Se vuelve a proponer.

Sr. Frías (U.). — Pero eso no es lo que prescribe el reglamento.

Septiembre 21 de 1875

CAMARA DE SENADORES

36ª Reunión. 53ª Sesión ordinaria

Sr. Presidente. — Se puede votar la primera parte del artículo.

Así se hará.

—Se leyó la primera parte del artículo.

Sr. Presidente. — Se va a votar esta primera parte del artículo, en la que parece que todos están conformes.

Sr. Bustamante. — Pero, señor presidente, el 7 por ciento anual es la garantía sobre la importancia que tenga.

Sr. Presidente. — En seguida se votará la cantidad.

Sr. Bustamante. — Permítame el señor presidente. Yo votaría el 7 por ciento; yo votaría hasta 14.800 pesos, hasta 16.000, y no votaría hasta 18.000; es preciso complementar la parte del artículo con la cantidad.

Sr. Cortés. — Pero, si no hay inconveniente en que se proponga todo el artículo, para que cuanto antes sea rechazado, y pasemos a otra cosa.

Sr. Presidente. — Como hay quien ha indicado que se votara por partes, con arreglo al reglamento, tenía que hacer eso.

Ahora, cuál es la partida que se debe votar, es lo que deben los señores senadores indicar.

Sr. Bustamante. — Pero, señor presidente, era natural, y era de esperarse que los señores senadores que han introducido las modificaciones y que han destruido el trabajo de la Comisión, dieran un trabajo completo para reemplazarlo; no ponernos en esta incertidumbre, de no saber qué vamos a votar.

Sr. Villanueva. — Me parece que no es incompleto lo propuesto. Ahora, si hay diferencia en la opinión...

Sr. Presidente. — Voy a hacer leer por el señor secretario la primera parte de este artículo, incluyendo el costo de las vías.

—Se leyó; y votada, resultó negativa contra 6.

Sr. Presidente. — Ahora viene la moción de pasar a cuarto intermedio.

Sr. Frías (U.). — Que se vote el resto del artículo.

Sr. Cortés. — No tiene objeto.

Sr. Presidente. — No se puede votar el resto porque hay algo propuesto para reemplazar esta parte.

—Votado si se pasaba a cuarto intermedio, resultó afirmativa, pasándose en seguida a un cuarto intermedio.

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

Sr. Presidente. — Va a leer el señor secretario lo que va a substituir a lo rechazado anteriormente.

Sr. Frías (U.). — Pediría, señor presidente, que se sirva nombrar una persona que integre la Comisión de Legislación. El señor senador Bazán está enfermo, y siempre ocurren algunas disidencias entre los miembros que han quedado; así es que es necesario que se provea a la Comisión del otro miembro interin la ausencia del señor senador Bazán.

Sr. Presidente. — Entiendo que no hay inconveniente: se nombrará el señor senador Cortés para integrar la Comisión.

—Se leyó el artículo con las modificaciones propuestas en los términos siguientes:

3ª — Al artículo 3º — 1º Que para los efectos de la garantía el Poder Ejecutivo fijará, previo informe de peritos, el costo de la línea de Buenos Aires a Villa Mercedes y de este punto a San Juan, no debiendo exceder en ningún caso de 19.589 pesos fuertes por kilómetro.

2º — Que la Nación garantiza por el término de veinte años a las acciones y títulos que la empresa emita para levantar el capital necesario, el interés de siete por ciento anual sobre el costo resultante, según el inciso interior por kilómetro en las líneas antedichas; y sobre el de veintinueve mil setecientos pesos fuertes por kilómetro en la de Mendoza o San Juan hasta el límite de la República en la cordillera de los Andes.

3º — Que para que las acciones y títulos garantidos no excedan del monto total que estas dos líneas representan en razón de su extensión kilométrica, dichas acciones y títulos serán visados por un agente del Poder Ejecutivo en Londres, cuya remuneración será a cargo de la empresa.

4º — Que el dinero que con ellos se obtenga será depositado en alguna casa bancaria a satisfacción del Poder Ejecutivo o de su agente, y que los libramientos que contra esos fondos se hagan serán también intervenidos por el mismo a efecto de que sólo puedan ser aplicados a objetos del contrato de construcción.

5º — Que las cantidades que sea necesario trasladar a esta República para los desembolsos que en ella se hagan, serán depositadas a premio en el Banco Nacional o en el de esta provincia y para su inversión se procederá con la intervención del Poder Ejecutivo.

Sr. García. — Iba a hacer notar simplemente a la Cámara que la redacción que acaba de leerse es exactamente igual a la del artículo propuesto por la Comisión, y que no se ha hecho más que dividirlo por incisos, agregando en el inciso 1º la manera como se ha de fijar el costo de la trocha ancha en la línea de Buenos Aires a San Juan.

Sr. Oroño. — Yo estoy de acuerdo, señor presidente, con la modificación, pero desearía que la Comisión o el señor senador que ha propuesto este artículo en substitución del rechazado, admitiese la supresión de la palabra «que» en cada uno de los incisos. No soy partidario de las discusiones de palabras; pero fácilmente se comprende la impropiedad de la aplicación de esa palabra al principio de cada inciso.

Sr. García. — No hay inconveniente. Se ha presentado así, porque así estaba en el artículo de la Comisión.

Sr. Frías (U.). — Me parece que hay una adición hecha por el artículo, al proyecto de la Comisión, porque dice, si no he oído mal, que los agentes que han de intervenir, han de ser remunerados por la empresa.

Sr. García. — Es verdad.

Sr. Frías (U.). — Yo creo que no es conveniente ni es justo que la empresa los remunere. Y digo que no es conveniente, porque, en este caso, este interventor estaría sujeto al que le paga. Por consiguiente, yo creo que no debe aceptarse esa adición, porque ese interventor debe depender del gobierno nacional, y no de la empresa.

Sr. Presidente. — Me parece más conveniente discutir por incisos, porque son varios los incisos que se han observado. Por consecuencia, nos circunscribiremos al inciso 1º.

¿El señor senador proponía que se suprimiera la palabra «que»?

Sr. Oroño. — Sí, señor.

Sr. Presidente. — Lea el señor secretario el primer inciso.

—Se leyó.

—Y votado como lo proponía la Comisión, fué rechazado contra 11.

Sr. Cortés. — Creo que este artículo ha sido propuesto en diversas formas, y podía leerse la anterior.

Sr. Villanueva. — Con dieciocho mil quinientos pesos se había propuesto anoche, y podría votarse con esa suma.

Sr. Cortés. — Entonces, debiéramos hacer que nuestras cantidades guardaran proporción con esta.

Sr. Villanueva. — Yo propongo 18.500 pesos, que es el 25 por ciento.

—Se votó el inciso con la cantidad de 18.500 pesos, y fué aprobado, leyéndose en seguida el inciso 2º.

Sr. Torrent. — Yo he deseado vivamente poder acompañar con mi voto a los señores senadores que aceptan esta modificación propuesta por el señor Clark, creyendo que esta empresa no ha allanado todas las dificultades que la naturaleza ha puesto en su camino.

Hay muchos acontecimientos que justifican las dificultades denunciadas por la empresa para llevar a cabo la realización del contrato; pero entiendo, señor presidente, que esto debe hacerse siempre teniendo en mira los verdaderos intereses públicos, y consultándolos a cada momento; lo que quiere decir que deben agotarse todos los medios que estén a nuestro alcance para que esos intereses sean bien consultados.

El medio conocido, empleado hasta aquí, como indispensable, ha sido la licitación y así se ha celebrado este contrato, en concurrencia con muchos otros licitantes.

Por consiguiente, cuando se trata de hacer alteraciones substanciales, que importan erogaciones fuertes por parte de la Nación, es preciso que nos quede el camino expedito para obtener el objeto principal que se ha tenido en vista.

Esto no se ha hecho con este contrato, y me han detenido indeciso, señor presidente, para votar, las modificaciones que se solicitan, las declaraciones hechas en la sesión anterior, consignadas en uno de los artículos.

Uno de los artículos del contrato dice textualmente: «Las modificaciones que se solicitan permitirán, si son aceptadas, acelerar o anticipar el tiempo; pero si no mereciesen la aprobación del Congreso, el contrato continuará subsistente, etcétera.»

Es decir, pues, señor presidente, que la empresa ha considerado que estas modificaciones no son absolutamente necesarias para realizar la obra. Entretanto, a mi juicio, son de la mayor importancia.

Se trata en estos momentos de introducir una novedad en el principio aceptado en otros contratos análogos, y una novedad que tiene una importancia especial en el estado actual de nuestros recursos: el contratista pide que la

Nación le garantice los títulos o bonos que la empresa emitiese, lo cual representa un capital.

Esta solicitud se reduce sencillamente a esto: autorícenme para tomar un préstamo por cuenta de la Nación, en el mercado de Londres, para con su producto ejecutar un ferrocarril.

Desaparece, pues, la empresa constructora, deja de traer capital propio, y sólo se compromete a hacer la obra con los dineros de la Nación, puesto que ella empeña su crédito.

Cierto es que la Comisión ha hecho modificaciones importantes a esta cláusula, puesto que se ha establecido la garantía para la renta de ese capital, autorizando, por consiguiente, la emisión de bonos, con la cual la empresa levantará el capital; pero, aun así, señor presidente, reconociendo en esto el celo que la Comisión ha puesto para no comprometer en tan alto grado los recursos nacionales, y no lanzar a la Nación tan impremeditadamente en un empréstito que no puede celebrarse; aun así, es preciso convenir en que esta obligación que la Nación contrae de garantizar la renta de los títulos que se van a emitir, tiene muchos inconvenientes; no es el menor la influencia que necesariamente ha de tener sobre nuestro crédito, ya tan comprometido.

Si van a emitirse fondos nacionales por una cantidad de seis u ocho millones de pesos fuertes con la garantía de la Nación, yo no sé hasta qué punto sea practicable o conveniente.

Por otra parte, emitir títulos en un mercado extranjero, por una empresa particular, títulos que pueden ser considerados como de cuenta de la Nación, es una cosa tan nueva, señor presidente, que sale completamente de todos nuestros antecedentes.

Así es que no me parece bastante garantía la que se toma dando intervención a la Nación por medio de un agente.

Me parece que el señor senador por Tucumán ha hecho una observación, adelantándose a una que tenía que hacer y que responde a un principio de moralidad.

Este sistema, hablando en general — salvando siempre la moralidad con que el gobierno ha de presidir a la determinación de este agente — es, por lo general, considerado como muy corruptor.

Se comprende que no hay bastante garantía en un agente que puede ser corrompido — y por supuesto que, en este caso, salvo también por completo la honorabilidad de la empresa y también el celo que el Poder Ejecutivo ha de poner en la ejecución de esta ley —; pero el principio es malo y como tal debe condenarse.

Así, señor presidente, si para los efectos de la emisión no se toman las garantías suficientes, no es fácil estimar los inconvenientes que pueden sobrevenir.

La emisión, considerada en sí misma parece mala, y, además, compromete nuestro crédito, que se encuentra ya en malas condiciones en el mercado de Londres.

Así es que, si se tiene en cuenta la declaración que ha hecho la empresa, de que no necesita absolutamente una concesión de esa importancia para ejecutar las obras, creo que cumplo con un deber de conciencia oponiéndome a este artículo y votando en contra de él.

Sr. Presidente. — Se va a votar el inciso 2º como se ha leído.

—Se votó, y fué aprobado por afirmativa de 11 votos, leyéndose el 3º.

Sr. Frías (U.). — Pido que se vote por partes.

Sr. García. — Se puede suprimir la adición, cuyo objeto era, simplemente, no recargar a la Nación; no es la idea que la empresa vaya a regalarla, sino que la remuneración sea a cargo de la empresa. Quiere decir que, si el Poder Ejecutivo paga este agente, la empresa devolverá al Poder Ejecutivo el importe de ese gasto; pero, repito, si se quiere suprimir, no hay inconveniente.

Sr. Cortés. — Yo propondría, también, que se adicione el inciso, indicándose que además de nombrar el Poder Ejecutivo un interventor que revise los títulos, adopte las prescripciones que sean necesarias.

Sr. García. — Yo, por mi parte, acepto.

Sr. Cortés. — Sírvase leer el inciso el señor secretario.

—Se leyó.

Sr. Cortés. — Pudiera agregarse: «adoptándose, además, todas las prescripciones que el Poder Ejecutivo juzgue necesarias».

Sr. Presidente. — Se va a votar el inciso con el agregado que se propone.

Sr. Villanueva. — Se puede votar aparte la adición.

Sr. Presidente. — Bien; se va a votar primero el inciso, y en seguida la adición.

—Se votó el inciso y resultó afirmativa, rechazándose en seguida la adición propuesta, por negativa contra 6.

—En discusión el inciso 4º que dice:

Que el dinero que con ellas obtenga, será depositado en alguna casa bancaria a satisfacción del Poder Ejecutivo o de su agente y que los libramientos que contra esos fondos se hagan serán también intervenidos por el mismo a efecto de que sólo puedan ser aplicados a objetos del contrato de construcción.

Sr. Oroño. — Tenga la bondad de volver a leer el señor secretario.

—Se leyó nuevamente.

Sr. Molina. — Aunque estaba decidido a votar en contra de todos los artículos de reforma, éste me despierta una curiosidad: si ese dinero, estando depositado en una casa cualquiera y la casa quebrara, se perdiera, ¿cuál sería la responsabilidad de la Nación? Desearía que los autores del proyecto me explicaran este punto.

Sr. Bustamante. — Como esta parte del artículo ha sido propuesta por la Comisión y por el mismo concesionario, le responderá al señor senador que la Nación no tendría responsabilidad ninguna en eso. Se depositan por seguridad; pero si, a pesar de tomarse toda la posible — por la honorabilidad de la casa, o por otro antecedente — si la casa quebrara y el depósito se perdiera, la responsabilidad no sería absolutamente del gobierno: la pérdida sería de la empresa.

Sr. Molina. — Estoy satisfecho con esta explicación.

Sr. Oroño. — ¿Esas casas bancarias, son en el extranjero o son en el país?

Sr. Bustamante. — En Londres.

Sr. Oroño. — Entonces, resulta lo siguiente: que el Poder Ejecutivo no puede, según la última parte del artículo, tener intervención en los libramientos que se ejecuten, porque resultaría, que para pagar el hierro y todos los materiales necesarios para el ferrocarril, tendrían que venir aquí para que el Poder Ejecutivo visara esos libramientos, cosa que es materialmente imposible.

Hay que poner la última parte del artículo en armonía con la primera; la primera parte dice: por el Poder Ejecutivo o por sus agentes; pero la segunda, cuando se refiere a los libramientos, se refiere únicamente al Poder Ejecutivo.

Sr. García. — Puede decirse: «por los mismos agentes».

Sr. Oroño. — Pero las palabras «por el mismo» están ahí refiriéndose al Poder Ejecutivo y éste no puede intervenir en los libramientos.

Sr. Secretario. — (*Leyendo*). — «Que los libramientos que contra esos fondos se hagan serán también intervenidos por el mismo agente a efecto de que sólo puedan ser aplicados a objetos del contrato de construcción.»

Sr. Oroño. — Por el mismo agente si la operación tuviese lugar en el extranjero, que, si fuese en el país, sería mucho mejor, y sería una garantía más que fuese el Poder Ejecutivo.

Sr. Presidente. — ¿Quiere proponer algo más el señor senador?

Sr. Oroño. — No, señor.

Sr. Presidente. — Se va a votar el inciso.

—Se votó, y resultó afirmativa.

—Se pasó a discutir el inciso 5º, que dice:

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

Sr. Oroño. — «En el Banco Nacional, o en el Banco de la Provincia de Buenos Aires», creo que sería mejor, que no «en el de esta provincia.»

Sr. Presidente. — Se va a votar con la modificación propuesta por el señor senador.

—Se votó, y resultó afirmativa.

Sr. Bustamante. — Antes de seguir con las otras bases, que no sé si quedarán como están, siento la necesidad de hacer constar, ya que ha pasado ese artículo con trocha ancha y con el aumento de precio de la diferencia entre 14.800 y 18.500, que se pide como máximo, y que sin duda será, por lo menos, la cantidad que se establezca, va a dar 3.700 fuertes de diferencia más por kilómetro; calculando quinientos kilómetros, que entiendo que es la diferencia que hay de Villa Mercedes a San Juan, con el ferrocarril contratado, importaría 7.400.000 pesos, aumentándose en virtud de este mayor precio de 3.700 fuertes por kilómetro, un millón ochocientos cincuenta mil pesos, vendrá a costar 9.250.000 pesos la garantía primeramente contratada sobre 7.400.000 pesos, se elevaría a 5.018.000 pesos con el aumento de valor, por el ensanche de la trocha; y habría que aumentar 129.500 fuertes, lo que hace una garantía anual de 649.500 pesos, que saldrán de las arcas nacionales, probablemente, porque es muy

de temer que ese ferrocarril en los primeros tiempos, a lo menos, apenas dé para sus gastos.

Quería hacer constar esto, para que quede consignado en el acta este exceso de recargo sobre el tesoro público en las circunstancias en que se encuentra.

He concluído.

Sr. Secretario. — El artículo 4º: «Que la construcción de la línea de Villa Mercedes a San Juan, de allí, o de Mendoza a la cordillera de los Andes, se hará por secciones; debiendo ser la 1ª de Mercedes a San Luis, la 2ª de San Luis a Villa de la Paz, la 3ª de Villa de la Paz a Mendoza, la 4ª de Mendoza a San Juan y la 5ª de San Juan a los Andes, si no hubiese un punto intermedio conveniente para hacer dos secciones de esta línea; y la garantía acordada en los términos de la modificación anterior, se pagará sobre el capital que cada una de estas secciones represente desde que estén concluídas y entregadas al servicio público, y no antes, siendo de cuenta de la empresa abonar los intereses de los títulos que haya emitido, para lo cual durante la construcción los depositará en un Banco de Londres, con intervención del agente del Poder Ejecutivo para responder y ser aplicados al servicio de los mencionados títulos. Se declara que la Nación no garantiza su amortización ni responde de ella.»

Sr. Presidente. — Está en discusión.

Sr. Bustamante. — Debo manifestar a la Cámara que el señor Clark ha declarado a la Comisión, cuando pidió que se le permitiese desviarse de la línea trazada por los planos del señor Elía, que podía hacerse un ahorro de cuarenta kilómetros, tomando la línea más recta de Villa Mercedes hacia La Rioja o directamente hacia Mendoza, sin tocar, por supuesto, en San Luis, quedando este pueblo a una distancia de 25 ó 30 kilómetros a lo menos de la estación que debe edificarse enfrente.

La Comisión, calculando que estos ferrocarriles, ya que se hacen, debían tocar en los pueblos, no aceptó que la desviación llegara a tanto, y estableció en este artículo que fuese preciso tocar en los puntos que señala.

Pero ahora que se hace la trocha ancha y que importa 18.500 pesos en lugar de 12.800, que da por resultado un exceso de costo de un millón ochocientos mil y tantos pesos, bueno sería hacer las economías que el señor Clark mismo proponía, haciendo la vía más recta, dándole la autorización necesaria para rectificarla en cuanto fuese posible, sin la obliga-

ción de tocar en los puntos que este artículo señala.

Así es que, efectivamente, si se ahorra, cuarenta kilómetros, había por lo menos una economía de gastos de seiscientos mil pesos, que ya vale la pena tomarlo en cuenta.

Hago esta manifestación, para que la Cámara resuelva lo que estime conveniente.

Sr. Lucero. — Señor presidente: me ha sido muy extraña la observación del señor senador, porque si él hubiera tomado los estudios del señor Elía, habría visto que esa apreciación que hace es completamente arbitraria, que está muy lejos de ser exacta.

Todos los que conocemos la situación topográfica de San Luis, Mercedes y Mendoza, sabemos que están en condiciones las más adecuadas para una vía férrea.

Son tres puntos que casi están en línea recta; lo único que hace que esta línea tenga alguna desviación es el tocar en la villa de La Paz, porque La Paz queda un poco más al Sur que San Luis y Mendoza. Por consiguiente, viniendo de Mercedes a San Luis en línea recta puede pasarse por Mendoza; pero, como los estudios están trazados por La Paz, se hace desde luego una pequeña curva. Se viene de Mercedes a San Luis, se sigue un poco al Sur, a La Paz y de La Paz se toma el rumbo al Norte hasta Mendoza; pero si se llevase la línea recta, iría necesariamente por los tres puntos primeramente indicados. Por consiguiente, no veo la razón que habría para dejar de tocar en San Luis, atentos los fundamentos expuestos por el señor senador, porque esos tres puntos quedan en línea recta.

Además de estas consideraciones, señor presidente, debo hacer notar al señor senador que el señor Clark desde Mercedes a San Juan no tenía otra cosa que consultar que los estudios del señor Elía; porque son los únicos estudios que se han hecho, y esos estudios, como he dicho, presentan datos enteramente distintos de lo que afirma el señor senador. Hay como doce o trece kilómetros en desviación, llevándose la línea por los puntos indicados, porque no es mucha la curva que se hace de San Luis a Mendoza tocando en La Paz, y esos pocos kilómetros que hay de desviación en esos puntos sería tal vez para lo que habría que hacer nuevos estudios, pues se sabe que al Sur de San Luis hay grandes dificultades.

Están los cerrillos, el lago del Bebedero, que corre del Noroeste al Sudeste, y que viene precisamente a caer oblicuamente, se puede decir,

Septiembre 21 de 1875

como a veinte cuadras al extremo Norte del camino trazado.

De consiguiente, este lago, que tiene más o menos seis leguas de largo, obligaría a que la línea se sacase, no sólo a quince, veinte o treinta kilómetros, como dice el señor senador, sino mucho más, lo menos diez leguas, o sean cincuenta kilómetros.

Esto haría la línea mucho más difícil; la curva sería de mucho mayor extensión todavía que las cifras que el señor senador da, que son completamente arbitrarias, porque yo digo, no hay más a ese respecto para consultar que los estudios del señor Elía, y se puede ver perfectamente, por esos estudios, que la desviación tomando la línea recta, es mucho menor que la indicada.

Además de estas consideraciones, señor presidente, me parece muy extraño que, tratándose de hacer un ferrocarril en las provincias de Cuyo, no toque en el primer pueblo que ese ferrocarril va a encontrar desde aquí. No sé qué razón habrá, y no creo que sea la de economizar la cantidad de 700.000 duros, como ha indicado el señor senador, dejando sin vida a un pueblo que tiene grande porvenir una vez que se ligue por medio del ferrocarril.

Es necesario también tener en cuenta que los propósitos que se han tenido al crear esa línea de ferrocarril, es darle vida, ayudar, se puede decir, a aquellas poblaciones que sentían esta necesidad, y no lanzar los ferrocarriles al desierto, donde no van a producir ningún efecto, donde no van a producir ningún resultado.

A las pocas leguas de San Luis al Sur se tiene el desierto, señor presidente.

Además de eso, el ferrocarril, saliendo de Villa Mercedes hacia la ciudad de San Luis, por la línea trazada, viene alejándose únicamente cuatro o cinco leguas de Río Quinto, y podría establecerse muchas poblaciones en las veinticuatro leguas que median entre Villa Mercedes y San Luis, atravesaría por parajes sumamente favorecidos por la naturaleza, donde podría desarrollarse con ventaja la colonización, y si en vez de hacerse por esa vía se le aleja 12 ó 18 leguas, y en algunos puntos hasta 20, de ese único manantial importante que tiene la provincia de San Luis, haríamos casi imposible la colonización entre la ciudad de San Luis y Mercedes.

Si el ferrocarril pasara al Sur de la vía estudiada, las estaciones intermedias no tendrían objeto, porque todos los productos y población de la costa del río Quinto, irán direc-

tamente a Villa Mercedes, porque le quedaría más cerca, dejando sin darle la importancia que en sí tiene para bien de la provincia y de la Nación, esa grande zona de territorio comprendido entre el río Quinto y la línea estudiada desde Mercedes a San Luis.

Estas consideraciones que brevemente expongo, porque no he creído que se trajera a tela de discusión, que no fuera conveniente que el ferrocarril pasara por la ciudad de San Luis, porque, si hubiera tenido alguna idea a este respecto, hubiera traído datos precisos para probar, en primer lugar, la inexactitud de las afirmaciones que el señor senador ha hecho respecto a la desviación de la línea, pues como digo, hay estudios, y esos estudios son de autoridad; estudios que han sido hechos por ingenieros y aprobados por el departamento y por el Congreso, puesto que se ha mandado abonar al señor Elía lo que han costado dichos estudios. Fuera de ellos no hay nada; todo lo demás es lo desconocido.

Por estas razones creo, señor presidente, que debiera aceptarse el artículo tal como lo propone la Comisión, sin tener en cuenta esas economías, que en verdad no lo serían, porque se van a perjudicar intereses, no solamente creados, sino que están para desarrollarse.

Sr. Bustamante. — Si hay error, si hay inexactitud en las aseveraciones que he hecho, no son mías, son del contrato Clark; al señor senador le consta que no he propuesto esto, y le consta porque él con bastante entusiasmo estaba sosteniendo que debía hacerse en línea recta. Yo no he hecho sino manifestar a la Cámara lo que el contratista nos ha expuesto.

La prueba de que la Comisión no ha aceptado la variación en toda la extensión que él quería, es el texto del artículo; pero esto era en concepto de que el ferrocarril no costase tanto como ahora va a costar, y desde que se ha elevado su costo a un millón ochocientos y tantos mil pesos más; lo hacía presente a la Cámara por si quería hacer alguna economía, suprimiera esta discusión y dejando el artículo reducido a decir que la construcción de la línea de Villa Mercedes a San Juan, y de allí a la cordillera de los Andes, se haría por secciones y la garantía acordada en los términos de la modificación anterior, se pagaría cuando cada una de ellas fuera entregada, sin determinarse las secciones.

Será materia de la ciencia y del estudio que el señor Clark haga, si ha de pasar más cerca, si ha de dejar a San Luis, o si no lo ha de dejar, buscando siempre lo más recto posible.

Por lo demás, el señor senador me imputa errores y falsas aseveraciones que no son mías. Yo no conozco eso; es el señor Clark que debe tener estudios, el que nos lo ha dicho, y yo apelo al testimonio de los señores de la Comisión.

Sr. Lucero. — No pongo en duda las palabras del señor senador.

Sr. Bustamante. — No diga entonces que hago aseveraciones falsas.

Sr. Lucero. — Digo que son falsos los antecedentes que ha dado el señor senador, porque hay fuentes de donde podemos tomar la verdad, y son los estudios hechos por la Comisión de Ingenieros.

El señor Clark no ha hecho ningún estudio, ni ha mandado ninguna Comisión de ingenieros que los haga.

Sr. Bustamante. — La verdad es que, si la vía va recta de Mercedes a Mendoza, sin tocar en San Luis, que está al Norte, ni en Villa de La Paz, que está al Sur, se ahorra una enorme distancia.

Ahora, si el camino se presta para llevar por ahí el ferrocarril, o no se presta, yo no lo sé; eso lo saben los ingenieros del Estado.

—Votado el inciso, fué aprobado contra 9 votos.

—El resto de las modificaciones hasta la 11 inclusive, que entraba en el número 13, fueron aprobadas sin observación.

Sr. García. — Antes de entrar a discutir el artículo 2º, señor presidente, yo me voy a permitir proponer a la Cámara la adición de otra base de modificación de este contrato, que la ha insinuado el mismo concesionario en un informe que ha presentado a la Comisión. Dice así: «Habiéndose presentado posteriormente a mi solicitud, otro proyecto que comprende una combinación por medio de la cual las vías férreas garantidas pasan a ser propiedad de la Nación a los 90 años, estoy dispuesto a aceptarla», etcétera.

Señor presidente: en Francia está generalmente establecido que los ferrocarriles de propiedad particular construídos allí, a los 90 años pasan a ser propiedad de la Nación; y hemos visto cuánto importa para una Nación esa propiedad en perspectiva por los valores que representan las líneas férreas, y que a Francia le ha servido de base para levantar los grandes capitales que ha necesitado.

Yo creo que podemos aprovechar, ya que el Congreso legisla sobre estos ferrocarriles, la

misma insinuación que hace el interesado, y establecer aquí una base en ese sentido: que a los 90 años este ferrocarril pasará a ser propiedad de la Nación, y deberá ser dado en buen estado de uso sin erogación por parte de ella.

—Apoyado.

Sr. Presidente. — Estando apoyada la indicación, está en discusión.

Sr. Bustamante. — Para que este artículo pudiera aceptarse, necesitaríamos saber cuál es la combinación a que se refiere el señor Clark. Su memorándum no dice nada al respecto; y creo que no ha querido hacer una donación gratuita de ese ferrocarril a la Nación, a los 90 años, sino que creo que debe haber una combinación en virtud de la cual el gobierno hace otros favores, por los cuales él cede su ferrocarril al cabo de tantos años. Sobre esto no hay combinación de ningún género.

Sr. García. — Indudablemente, el señor Clark se refiere al folleto publicado por el señor Telfener.

La combinación consiste en el sistema que hemos adoptado en esta ley para levantar los capitales, es decir, consiste en que la Nación le garantice de antemano la renta sobre las acciones que emita la compañía, en lugar del sistema antiguo que consiste sólo en pagar a la empresa el monto de la garantía en otra forma.

Aceptada, pues, esta modificación, que ya está establecida en esta ley, creo que no debemos despreciar la oportunidad, en compensación de todos los beneficios que acordemos a esta línea, de imponer esta condición.

Esto no ha perjudicado en manera alguna a la Nación; al contrario, es de gran beneficio para ella.

Sr. Bustamante. — Me veo en la necesidad de volver a molestar a la Cámara, para decir que, si la propuesta del señor Telfener es lo que sirve de base al señor Clark para haber hecho esta manifestación, es claro que no se limitará a la garantía del 7 por ciento, propondrá un 3 por ciento más de garantía, porque entonces con este 3 por ciento más anual, durante 40 años, el concesionario habrá sacado el valor del ferrocarril.

Entonces dicen perfectamente bien: si me garantizan el 4 por ciento más en 40 años, entrego el ferrocarril a los 90 años.

Pero si aquí no se garantiza más que el 7 por ciento que se concede a todas las empresas de ferrocarriles, no sé por qué se le va a imponer esta obligación.

Como he dicho anteriormente, si el concesionario hubiera propuesto que la garantía se elevara, lo comprendería perfectamente, porque en el mayor precio de la garantía está el reembolso del capital. Es en eso en lo que consiste la propuesta del señor Telfener. El señor Telfener dice: garantizándome tanto por kilómetro, porque ese tanto por ciento, importando un 10 por ciento de garantía en 40 años, le reembolsa el capital invertido, y lo entrega a la Nación a los 90.

Sr. García. — Yo no sé si la garantía del señor Telfener importa tanto o cuanto, porque no me he dedicado a hacer un estudio de esa propuesta, por cuanto no ha llegado todavía este asunto a mi conocimiento; pero yo me atengo a lo que propone y dice el señor Clark. El señor Clark no dice que él ofrece aceptar la condición de entregar a la Nación a los 90 años este ferrocarril a cambio de tal o cual garantía que propone el señor Telfener. No dice eso; pide tales o cuales modificaciones, y que, si se cree conveniente, aceptará esta condición que ha sido propuesta en otras solicitudes análogas. No dice que la aceptará en las condiciones propuestas en la solicitud del señor Telfener, sino en la suya, en esta que hemos discutido y sancionado.

Debo agregar, señor presidente, que en Europa se fijan los 90 años, precisamente porque está averiguado que a los 90 años la empresa de un ferrocarril ha reembolsado todo el capital que ha invertido en un ferrocarril, con los intereses y aun una pequeña utilidad; y es por eso que en Francia todas las empresas han acordado ese derecho a la Nación de devolver los ferrocarriles a los 90 años, porque en este tiempo se han resarcido de todas las erogaciones que han hecho en la construcción y explotación del ferrocarril.

Por eso creo que, ateniéndonos a lo que el señor Clark propone, no debemos vacilar en aceptar esta base de modificación, que no puede dudarse que es de gran conveniencia para el país.

Sr. Bustamante. — Me limitaré a decirle al señor senador que se fije en la propuesta del señor Clark, que dice: «Habiéndose presentado posteriormente a mi solicitud otro proyecto que comprende una «combinación» por medio de la cual las vías férreas garantidas pasan a ser propiedad de la Nación, estoy dispuesto a aceptarla.»

¿Cuál es la combinación?; porque el 7 por ciento lo tenía antes. No sé cuál es la combinación a que el señor senador se había referido.

Sr. García. — No me he referido a ninguna.

Sr. Bustamante. — No tengo más que decir al respecto.

Sr. Oroño. — En efecto, señor presidente, el señor senador por Jujuy tiene razón.

La propuesta del señor Telfener a que se refiere el señor Clark, cuando hace mención de una combinación, eleva la garantía a una cantidad mayor que la que ordinariamente se concede a los ferrocarriles; pero pudiera ser que el señor Clark haya entendido esto de otra manera, y esté dispuesto a ceder el ferrocarril dentro de los 90 años, sin esa condición.

Para averiguar la verdad, pues la cuestión merece llamar nuestra atención, yo haría moción para que esa parte del artículo quede suspendida hasta tanto que la Comisión se haya entendido al respecto con el señor Clark.

No puede despreciarse, señor presidente, esta moción, porque ella merece la pena de llamar nuevamente nuestra atención.

No podemos legislar sobre los intereses del señor Clark sin su consentimiento, tanto más cuanto que no hay una manifestación expresa al respecto, y pudiera muy bien entenderse que lo que él propone es lo mismo que el señor Telfener, en cuyo caso no se aceptaría la modificación tal cual la propone el señor senador.

Sr. García. — Yo no tengo inconveniente en aceptar el temperamento del señor senador, para tener una regla fija a que atenernos.

Sr. Torrent. — Ha notado muy bien el señor senador por Santa Fe que esta modificación del señor senador por Entre Ríos que he apoyado, es de bastante importancia para el país. Y no diré que extraño, pero creo que hubiese sido muy conveniente, puesto que esta proposición estaba consignada en la solicitud, que la Comisión se hubiese hecho cargo de ella y hubiese averiguado del señor Clark cómo consideraba esto, para entonces informar a la Cámara.

Yo creo, señor presidente, que la Comisión no ha cometido desvío en esto, sino que ella ha entendido, tal vez, que el señor Clark ofrecía, en cambio de los beneficios que espera de la aceptación de las modificaciones propuestas, entregar el ferrocarril a la Nación a los 90 años; lo que querría decir que el concesionario reconocía el beneficio, casi gratuito, generoso, que la Nación le hacía prestando su acuerdo a las modificaciones solicitadas a su contrato, acaso sabiendo de antemano que sin ellas no realizaría fácilmente su empresa.

Si se tiene en cuenta también, señor presidente, el desenvolvimiento que en la Nación deben tener la riqueza y comercio, podemos afir-

Septiembre 21 de 1875

CAMARA DE SENADORES

56ª Reunión. 53ª Sesión ordinaria

mar que entonces la empresa se habrá realizado pronto y que puede sin ningún gravamen para ella, sin ningún perjuicio, devolver a la Nación esta obra que la había enriquecido, sacando de ella grandes ganancias.

Así, pues, señor presidente, creo que, con completa conciencia y por un sentimiento de equidad, podemos establecer desde este momento esta condición; mas, si nos paramos ante la idea de que no podemos legislar sobre los intereses del señor Clark — siendo así que estamos legislando — creyendo que debemos, ante todo, obtener su beneplácito después que hemos votado ya todas las concesiones favorables en cambio de las cuales nos hace este ofrecimiento, es verosímil, señor presidente, que el señor Clark diga: «ya no es tiempo, ya es tarde; si sé me hubiese hecho esta pregunta antes de tomar en consideración las otras modificaciones, tal vez hubiese contestado afirmativamente».

Yo ahora declaro que, si el señor Clark dijese a la Comisión que conviene, sin ninguna otra cláusula adicional, en que se establezca esto, me arrepentiría de haber dado mi voto en contra de todas las modificaciones que en su contrato se le han concedido. Pero yo no espero nada razonablemente, porque creo que el señor Clark se negará a aceptar esa condición y que perderíamos un tiempo precioso para tratar de tantos otros asuntos de importancia que están pendientes de la sanción del Congreso.

Sr. Oroño. — Yo retiro mi moción, porque me hacen fuerza las razones que acaba de aducir el señor senador por Corrientes; comprendo que no es eso lo que el señor Clark ha querido decir al hacer su propuesta, y que en la situación a que hemos llegado, sancionado ya casi todo el proyecto de ley, es probable que suceda lo que dice el señor senador por Corrientes: que el señor Clark no quiera aceptar esa condición.

Sr. García. — Seré muy breve.

Estoy perfectamente de acuerdo con la idea que acaba de manifestar el señor senador por Corrientes.

En el deseo de facilitar la resolución de este punto, diferí a la indicación del señor senador por Santa Fe; pero, contestando a la observación del señor senador por Jujuy, debo decir que el Congreso hace en este caso concesiones de importancia al señor Clark, y creo que está en su perfecto derecho para establecer esta condición, en cambio de las ventajas que estas condiciones acordaban. El señor Clark después, si no le conviniera aceptarlas, estaría en su perfecto derecho para rechazarlas; pero el Con-

greso está también en el suyo para decirle: yo le concedo lo que pide, pero bajo estas condiciones.

Así es que la moción que acaba de hacer importa únicamente establecer una condición, en cambio de las ventajas que se conceden al señor Clark, y por eso creo que el Senado debe aceptarlas.

Sr. Bustamante. — Me inclino a creer que, si establecemos esta condición, en cambio de todas las concesiones hechas, habríamos trabajado inútilmente, y que hubiera sido mejor no ocuparnos del asunto.

Sr. Torrent. — Sin embargo, el mismo empresario ha hecho la insinuación.

Sr. García. — Creo que el señor secretario habrá escrito la moción.

Sr. Secretario. — No, señor; puede dictarla el señor senador.

Sr. García. — (*Dictando*): «A los 90 años de terminada la línea, quedará ésta de propiedad de la Nación, debiendo serle entregada en buen estado de uso, sin cargo alguno para la Nación.»

Sr. Quintana. — Señor presidente: yo renuevo la moción de aplazamiento de la consideración de esta modificación. Diré pocas palabras, porque estamos en una situación harto delicada, en que nunca tendríamos bastante discreción para este debate.

Este artículo tiene que ser considerado desde dos puntos de vista principales: o la idea del señor Clark ha sido prestarse a ceder a la Nación el ferrocarril después de noventa años en cambio de las concesiones que pide, o ha sido prestarse a esa cesión en cambio de la otra combinación a que aludía el señor senador por Jujuy, miembro informante de la Comisión.

En el primer caso, el asunto es fácil y sencillo. Después de haber acordado las modificaciones expedidas en su mayor parte, ¿qué senador o diputado argentino se negaría a aceptar este ferrocarril? Pero si por el contrario la idea del señor Clark hubiese sido no ceder ese ferrocarril a los 90 años por las modificaciones que ha pedido en su mismo contrato, sino por otras modificaciones o bajo las otras condiciones especificadas en un proyecto en que, por primera vez, aparece entre nosotros esa combinación, entonces el asunto no debía ni siquiera detenernos, porque nos expondríamos, aceptando sobre tablas sin conocimiento de las verdaderas disposiciones del contratista a frustrar el propósito de una ley laboriosamente dictada después de un largo debate.

Septiembre 21 de 1875

Es evidente que la verdadera oportunidad de esta indagación ha pasado; ella pudo y debió ser hecha con más oportunidad antes de haber dictaminado la Comisión y de haber resuelto el Senado; pero no me parece perfectamente exacto que debamos desesperar hasta el punto de creer que el señor Clark, aun habiendo antes estado dispuesto a ceder a la Nación el ferrocarril en cambio de las modificaciones introducidas, hoy que el Senado se las ha sancionado, se negaría a hacer esa cesión.

La negativa del señor Clark, por otra parte, no ataría los brazos del Senado para imponerle esta condición; todo lo que podría suceder sería que esta ley fuese ilusoria o de imposible ejecución, por cuanto no lo aceptase una de las partes contratantes, porque es una ley-contrato; pero queda todavía otra consideración, y es que, aun cuando ha sido sancionada la ley con esas modificaciones, todavía no es ley sino simplemente un proyecto que tiene que pasar por la revisión de la otra Cámara y ser promulgado por el Poder Ejecutivo. Así es que a la altura a que este punto se halla, creo que lo más prudente es suspender la sesión con el objeto indicado por el señor senador por Santa Fe, y yo renuevo su indicación.

—Apoyado.

Sr. Presidente. — Estando apoyada la moción, se votará si se suspende o no la consideración del asunto hasta la sesión próxima. ¿O propone el señor senador que sea indefinidamente?

Sr. Quintana. — Supongo que para la próxima semana habrá tiempo de conferenciar con el señor Clark.

—Se votó si se suspendía la consideración del asunto hasta la próxima sesión y resultó negativa.

Sr. Presidente. — Continúa la discusión.

Sr. Quintana. — Por penoso que sea, yo voy a estar en contra de esta modificación, porque creo firmemente que su sanción por la Cámara frustraría todo el trabajo hecho y haría ilusoria la ley, porque en vez de concesiones, importaría verdaderas restricciones para el empresario.

Se trata, señor presidente, de una modificación la más importante, la más trascendental que pudiera ocupar el ánimo del Senado.

Hace años, hallándonos en condiciones de prosperidad, de crédito y de estabilidad muy supe-

riorios a aquellas en que desgraciadamente nos hallamos hoy, hace años que venimos haciendo a toda clase de empresas concesiones análogas a las que ha obtenido el señor Clark, sin haber impuesto jamás una condición tan importante como la que ahora se trata.

La propiedad de las obras públicas construídas bajo la garantía del 7 por ciento, ha sido constante y solemnemente reconocida en favor de los constructores.

Pretender, pues, imponer actualmente como condiciones al contratista de este ferrocarril, la cesión de las obras en favor de la Nación a los 90 años, sin remuneración alguna, importa establecer una condición nueva, onerosa, que hasta ahora no habíamos creído en situación de imponer a ninguno de los empresarios.

¿Y en qué condiciones, señor presidente, vamos a imponerla? Precisamente cuando el empresario ha venido a golpear las puertas del Congreso, pidiendo la modificación de su primitivo contrato, es decir, pidiendo que él sea modificado en favor de la misma empresa, para hacer posible, por más que se diga lo contrario, la ejecución de estas obras.

Imponer, pues, una condición semejante a la que se trata de imponer, equivaldría a negar de una manera indirecta, pero clara, todas las concesiones hechas anteriormente.

Se dice, señor presidente, para justificar la imposición de esta onerosísima condición, que la sanción actual del Senado envuelve grandes favores para esta empresa del señor Clark. Yo me permito sostener lo contrario.

Indudablemente, hemos mejorado las condiciones del primitivo contrato; pero, indudablemente, esas modificaciones no son de una trascendencia tal que nos autoricen para imponer esta condición.

La más grande, señor presidente, la verdadera concesión que hemos establecido, ha sido garantizar por el término de 20 años el interés, no la amortización, simplemente el interés de los títulos y acciones que el contratista emita en los mercados extranjeros, a fin de levantar los capitales necesarios para la ejecución de la obra.

Yo no he estado por la modificación, y le he negado mi voto, sin embargo de que he acompañado a la mayoría de la Comisión a tomar las precauciones necesarias para que no fueran menoscabados los intereses del Estado; pero, una vez adoptada por el Senado, debo declarar que, a mi juicio, no tiene la magnitud que se le da; la rechazaba, no tanto por el favor que ella importaba, cuanto por el sistema que ella introducía.

Septiembre 21 de 1875

CAMARA DE SENADORES

56ª Reunión. 53ª Sesión ordinaria

Esa concesión no envuelve en definitiva sino el cumplimiento, bajo diversa forma, de la obligación de garantizar, durante el término de veinte años, el interés estipulado.

La Nación no garantiza, pues, el capital que se invierta en estas obras, gozará el 7 % de interés, garantía que cesará una vez que la empresa produzca 7 % de utilidad.

Dejo, pues, a la discreción del Senado que resuelva si esta simple modificación, que es la más grande y trascendental en relación a las demás, puede autorizar la imposición de una condición nueva, onerosísima, pero que no nos hemos creído en el caso de imponer a ninguna otra empresa, por más que estuviera en condiciones superiores a la de que se trata.

Sr. García. — Yo estoy de acuerdo con algunas de las ideas que acaba de manifestar el señor senador por Buenos Aires, respecto a la importancia de las concesiones hechas en esta vía.

Creo que realmente no concedemos a la empresa tan grandes favores, aun cuando en efecto hacemos algo en beneficio de ella, poniéndola en condiciones de que pueda realizarse, caso de que no hubiera podido hacerlo anteriormente; pero yo he propuesto esa condición, no porque quisiera hacer una excepción de esta línea, sino porque creía que, habiendo venido al Congreso que tenía que legislar de nuevo sobre ella, éste debía aprovechar esta oportunidad para introducir esta condición que yo consideraba de gran conveniencia para el país, sin gran perjuicio para el concesionario; porque, como he dicho antes, en Europa está probado que a los 90 años una vía férrea ha tenido tiempo suficiente para reembolsar todo el capital invertido con los intereses.

Por otra parte, en Europa es donde va a levantarse el capital; pero entre nosotros mismos, ya sabemos por experiencia que a la mayor parte de nuestros ferrocarriles no se les paga la garantía por la Nación sino en los primeros cuatro o cinco años de explotación, porque después de transcurrido ese tiempo, ya no hay que pagar garantía alguna.

Así es que, al proponer esta modificación, no es mi ánimo tratar de imposibilitar la realización de la empresa; al contrario, yo me permitiría pedir al Senado la reconsideración de la resolución anteriormente adoptada, a fin de que se adopte lo que se crea más conveniente y equitativo a este respecto, dejando pendiente la resolución a este punto y levantando la sesión en seguida.

Varios señores senadores. — Que se vote.

Sr. Vallejo. — Yo hago moción para que se reabra el debate y se reconsidere la moción sancionada hecha por el senador doctor Quintana; porque tanto los que hemos votado en contra como los que hemos votado en favor, nos encontramos en una situación penosa; no sabemos todavía qué es lo que hemos votado por la afirmativa ni por la negativa, es decir, no sabemos lo que hemos votado. A mi juicio, este es un don griego que la Nación hace a la empresa; y, por consiguiente, hago moción para que se reconsidere la moción hecha por el señor senador Quintana y se vote.

—Apoyado.

Sr. Torrent. — No tengo intención de prolongar el debate; sólo quiero hacer presente que esta idea ha sido sugerida por el mismo empresario, que él ha sido el que la ha lanzado en medio de la Cámara, puede decirse así, haciendo esta promesa eventual.

Yo creía que la Comisión habría inquirido del mismo concesionario en qué condiciones haría esta concesión de su parte, porque entendía que era en cambio de todas las modificaciones que él solicitaba y que se le han votado, modificaciones que casi todas ellas son muy importantes.

En primer lugar, por el inciso primero se le permite a la empresa construir el camino solamente desde Villa Mercedes hasta San Juan, concesión importante, porque indudablemente dispone la empresa del capital necesario para hacer esta parte del camino, capital que no es muy alto. De consiguiente, en compensación de este y de otros favores, que tienen mucho valor y que son onerosos a la Nación, la Nación debe imponer, por su parte, la obligación de devolver la suma pagada por la garantía.

En fin, señor presidente, creo que las concesiones son valiosas, como lo declaró aquí el señor senador por Entre Ríos que acaba de hablar, para fundar la moción que ha hecho y que yo he apoyado.

Considero que todas estas modificaciones que hacen posible, según el empresario, la realización de la obra, tienen tanta importancia, cuantos son los lucros que esta obra va a dejar a la empresa: si esos lucros son calculables, creo que deben ascender razonablemente a muchos millones.

Por consiguiente, si esta obra desde las fronteras de Buenos Aires hasta el límite en la cordillera pudiese valer veinte millones de pesos, creo que dentro de diez años la empresa podrá

Septiembre 21 de 1875

sacar esos veinte millones de sus lucros y asimismo con que responder a esta condición de devolverle a la Nación el precio de la garantía.

Si antes de ahora no se ha puesto esta condición, es porque no sabíamos cuán lucrativas son estas empresas de ferrocarriles: hoy lo sabemos. Sabemos cuánto produce el ferrocarril de Buenos Aires: el Central, que ha sido el más costoso, el que ha luchado con más inconvenientes, está dando ya buenos dividendos; y, como dije antes, con la prosperidad y desenvolvimiento que ha de tener la Nación en esos noventa años, estos lucros han de ser de mucha consideración.

Pero la razón que, a mi juicio, ha tenido el Senado para diferir esta moción de aplazamiento, es que se comprendía la necesidad de consultar con el señor Clark; pero adoptar este camino, no tendría objeto y perderíamos tiempo de volver a estudiar detenidamente este asunto. No diré más.

Sr. Presidente. — Se va a votar si está suficientemente discutido el artículo propuesto por el señor senador por Entre Ríos.

—Se votó, y resultó afirmativa.

Sr. Presidente. — Va a leer el artículo el señor secretario.

Sr. Secretario. — «Agregar como otro artículo del contrato, que a los noventa años de

terminada la línea, quedará ésta de propiedad de la Nación, debiendo ser entregada en buen estado y sin costo alguno para ella.»

—Se votó, y resultó afirmativa.

—Se votó en seguida el artículo 2º, y fué aprobado.

Sr. Presidente. — Siendo el artículo 3º de forma, quedan terminadas estas modificaciones.

Sr. Secretario. — «Orden del día número 37. Primera parte.

Vuestra Comisión del Interior...»

Sr. Oroño. — El único miembro de la Comisión del Interior que se halla presente, soy yo, que precisamente no he intervenido en la confección de ese proyecto; así es que no habría propiamente quien informara.

Sr. Arias. — La hora es muy avanzada; haría moción para que se levantara la sesión.

Varios señores senadores. — Apoyado.

Sr. Presidente. — Estando suficientemente apoyada la moción del señor senador, se va a levantar la sesión, quedando fijada como orden del día para la próxima sesión, la que lleva el número 37.

—Se levantó la sesión a las seis y diez minutos de la tarde.