

1.^a SESION EXTRAORDINARIA — SEPTIEMBRE 20 DE 1875

POR LA NOCHE

Presidencia del señor ACOSTA

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

SUMARIO

- 1.—Asuntos entrados.
- 2.—Construcción del Ferrocarril Trasandino. Continúa la consideración del despacho de la Comisión en las modificaciones propuestas por el señor Clark.

—En Buenos Aires, a veinte 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; Oroño y Torrent, sin aviso; y ausentes de esta capital con licencia, Colombres y Navarro.

1

Leída y aprobada el acta de la anterior, del 18 del corriente (52.^a ordinaria) se dió cuenta de los asuntos entrados, a saber:

Notas

Del Poder Ejecutivo del 16 del corriente, acusando recibo de la ley por la cual se acuerda a la provincia de La Rioja, un empréstito de cien-

to treinta mil pesos en fondos públicos. Al archivo.

—De la Cámara de Diputados, de 18 del corriente, acompañando en revisión un proyecto de ley acordando a doña María Olazábal, viuda del sargento mayor don Hilario Rodríguez Vila, un aumento de pensión. A la Comisión Militar.

—De la misma fecha, acompañando también en revisión otro proyecto de ley, por el cual se autoriza al Poder Ejecutivo para auxiliar a la provincia de Santiago del Estero con la suma de diez mil pesos fuertes para la construcción de las obras de desviación del río Dulce, en dirección a las poblaciones de Atamisqui y Salavina. A la Comisión de Hacienda.

—De la misma fecha, dos acusando recibo de las notas en que se le comunicó la sanción definitiva del proyecto relativo a la colonia del Chubut y del de remisión al archivo del que acordaba jubilación al doctor Delgado. Se destinaron al archivo.

Solicitudes

De doña Vicenta Guerrico Ghigliassa, pidiendo el aumento de los derechos del almidón. A la Comisión de Hacienda.

—De don Eduardo Guyot, pidiendo se incluya en la ley de aduana el fieltro, entre los artículos exonerados de los derechos de exportación. A la Comisión predicha.

Despacho de Comisión

De la de Hacienda, en la nota de la Honorable Cámara de Diputados comunicando no haber aceptado la mayor parte de las modificaciones hechas por el Senado en el proyecto de ley sobre impuestos, con excepción del de aduana. Se dieron a la orden del día correspondiente.

2

Sr. Presidente. — Se va a entrar a la orden del día.

Al considerarse las modificaciones introducidas en el artículo 30 del contrato de los señores Clark y Compañía, el señor senador por Buenos Aires hizo una moción previa, que no entró en discusión por haberse levantado la sesión, y era la de resolver previamente cuál debía ser la trocha que debía adoptarse en la construcción del ferrocarril a que se refiere el contrato; de consiguiente, está en discusión esa moción.

Sr. Bustamante. — Esa moción, señor presidente, tiene por objeto evitar la sanción de la modificación 2ª del proyecto de la Comisión, introducida al artículo 3º del contrato; por cuanto en este artículo se dice que la Nación garantiza a los accionistas y títulos que emita la empresa para levantar el capital necesario, sobre el costo de 14.800 pesos por kilómetro.

Entonces se hizo la observación de que debía cambiarse la trocha, y que, por consiguiente, en esta disposición estaba mal puesta. Pero el cambio de la trocha no tiene lugar, según lo aceptan los mismos señores senadores que la componen, en toda la extensión de la línea a Chile, sino hasta San Juan, dejando que continúe la angosta en la cordillera, porque parece que se han convenido los señores senadores que en la cordillera no puede haber trocha ancha, porque no puede hacerse por el gasto excesivo que ocasionaría.

Por eso, yo creo que, cualquiera que sea el resultado que tuviera la cuestión sobre la trocha, la base 3ª debía sentarse, porque habría una trocha angosta sobre 14.800 kilómetros en el llano y una angosta de 29.700 en la cordillera. Si cuando se discuta la cuestión de trocha, se resuelva cambiarla, no hay inconveniente en que se introduzca otra base entre esta 2ª y la 3ª en la que se establezca que el ferrocarril se hará de tal trocha con un costo que no exceda de tal cantidad, y que entonces el 7 por ciento que la Nación garantiza que eleve hasta lo que importen los kilómetros que se han de

bacer de trocha ancha; y esto me parece que no excluye una y otra base; el artículo puede quedar como está, porque hay trocha angosta en la cordillera, aunque puede cambiarse la trocha de la línea acá de la cordillera.

Y el mismo señor Clark, que, en su base de modificaciones, desea que se uniformen la trocha establece, sin embargo, que la Nación garantice el 7 por ciento sobre el costo de 14.800 kilómetros y sobre 29.700 y dice: que si la trocha se cambiara, la garantía se elevará en proporción del costo.

Por esto, creo que no hay inconveniente en sancionar la base 2ª y modificar después el sistema o el ancho que ha de tener la vía.

Es lo que me ocurre decir al respecto.

Sr. Villanueva. — Yo había propuesto algunas enmiendas a las que el dictamen de la Comisión ha traído a discusión, y me parece que la segunda del proyecto de enmiendas que he presentado viene a llenar la necesidad de establecer cuál es la vía que debe seguirse: si ha de continuar la que está hecha hasta Villa Mercedes, o si la angosta que propone la Comisión.

Me parece que la moción que ha hecho el señor diputado por Buenos Aires, doctor Rocha, es este el momento de discutirla, y ha sido apoyada.

Yo sostengo la conveniencia de ocuparse de ese asunto como principal, puesto que es de gran interés para el país.

Sr. García. — Yo creo, señor presidente, que, para proceder con la regularidad que es necesaria en la sanción de una ley para no establecer en la misma ley disposiciones contradictorias, no debemos aceptar el temperamento que aconseja el señor senador por Jujuy, sino, al contrario, resolver primero cuál ha de ser la trocha que se ha de adoptar en ese camino, y entonces, según la sanción del Senado, consignar en este artículo el precio correspondiente a esa trocha que se adoptara.

Como lo hacía notar el señor senador por Buenos Aires, este artículo contiene dos partes: una que se refiere al costo del camino y, por consiguiente, al ancho que debe tener; y la otra a la manera de garantizar la inversión de estos fondos.

El contrato con el señor Clark se basaba en la ley de Noviembre de 1872, la que establecía la trocha angosta y fijaba el costo kilométrico en 14.800 pesos.

Sr. Bustamante. — La ley fijaba 18.

Sr. García. — Me refiero al contrato, que es el que rige.

Septiembre 20 de 1875

Ahora dice el artículo que la Nación garantiza el 7 por ciento sobre las acciones y títulos que la compañía emita para levantar el capital con que se ha de realizar la obra; se entiende, tanto por kilómetro de vía angosta, que es lo que está establecido en el contrato.

Pero, como los que han propuesto la enmienda, y yo, que participo también de esa opinión, creen que debe establecerse la trocha uniforme, al menos en todo el trayecto que recorra hasta la ciudad de San Juan, es necesario consignar ya en este artículo la resolución del Senado: si adopta la trocha angosta, y garantiza el tanto anual sobre tal cantidad de kilómetros; y si la trocha ancha, tal otra, como tanto por vía angosta del trayecto trasandino; porque sancionar como está aquí, es adoptar desde luego la trocha angosta y rechazar implícitamente el propósito de que se uniforme la vía con la del ferrocarril andino, y no se salvaría eso poniendo un nuevo artículo en contradicción de la ley que dijera: «garantízase tanto por el costo de ese camino de vía ancha que debe hacerse»; porque, como dije antes, tendríamos dos disposiciones contradictorias en la misma ley, y creo que no hay necesidad de eso.

Si el Senado adopta la vía ancha, para el camino, debe establecerla aquí; si adopta la vía angosta, que está establecida en el contrato, debe dejarla como está.

El ejemplo que nos cita el señor senador de la propuesta del señor Clark, no debe hacer fuerza para desvirtuar esta observación, porque el señor Clark, como se deduce de los términos en que propone las modificaciones, se refiere a los términos en que está su contrato, y por eso dice «14.800 pesos por kilómetro de la vía que se establece en su contrato», y agrega: «en caso de hacerse el ensanche de una o ambas vías, se evaluará a juicio de peritos».

El señor Clark, que propone al Congreso se adopte uno u otro temperamento, puede poner esta disyuntiva: se establece de esta forma o de la otra; pero el Congreso, si dicta la ley fijando los términos en que la adopta, no puede establecer disyuntiva, y si no puede dejarse ni a la decisión del Poder Ejecutivo o del interesado, el Congreso debe adoptar tal o cual trocha, y fijar el costo según sea el ancho de la vía que adopte.

Creo, pues, señor presidente, que debemos en este caso, para proceder con la regularidad necesaria y evitar complicarnos tal vez en una discusión estéril, proceder de la manera más metódica posible y fijar de antemano el ancho

de la trocha y después el costo del camino, según sea la resolución que se adopte.

Cuando se discuta sobre este punto, señor presidente, yo fundaré mi opinión para sostener la conveniencia y sostener la trocha del ferrocarril de Villa Mercedes, por lo menos hasta San Juan, adoptando la misma que tienen el Ferrocarril Central y el Andino, ya construido en cerca de quinientos veinte kilómetros.

Por estas consideraciones, creo, señor presidente, que el Congreso deberá resolver primero cuál ha de ser el ancho del camino, — si el que tiene el contrato o el que ahora se propone, — uniformándolo con las líneas que están construidas.

Sr. Bustamante. — El señor senador nos dice que es preciso resolver sobre el cambio de la trocha y fijar su valor por kilómetro.

Hay una consideración que impide este procedimiento. ¿Le es dado al Congreso, en un contrato en que la otra parte no está representada, fijar ya el valor que ha de tener la trocha que se adopte, no siendo una obra que se va a sacar a licitación?

Sr. García. — Yo no quiero semejante cosa.

La moción que se hizo ayer, y que yo sostengo, es que, una vez adoptado por el Senado que sea la trocha ancha, sin perjuicio de sancionar lo demás de la ley, se encargue a la Comisión de Hacienda, que, poniéndose de acuerdo con el concesionario, fije el valor que deba tener la trocha ancha.

Sr. Bustamante. — Pero decía el señor senador que debía establecerse ya ese valor y dejar al juicio del Poder Ejecutivo y del concesionario determinar cuál será la trocha.

Si fuese la ancha, es necesario fijar su valor para conocer el monto de la garantía, mientras que, estableciendo la angosta, ya se sabe cuál es; si hay aumento de trocha, se sabe también hasta dónde ha de ir la garantía, porque el concesionario ha declarado que el aumento de valor son las tres cuartas partes, y faltan tres cuartas para completar su valor total, lo que hace subir el valor de la trocha, según él, y si este valor no es aquí aceptado por nosotros ni por el Poder Ejecutivo, entonces hay que hacer lo que dice el concesionario: garantícenme como está, y si cambia la trocha, garatícenme lo más que valga a juicio de peritos.

De otra manera no hay base para la garantía; y es por eso que decía, y creo que no estaba tan extraviado al sostener que el artículo debe sancionarse como está sin perjuicio de poner otro, si se decide que la trocha ha de ser ancha, y como el mismo concesionario lo dice,

si se uniformá la trocha, en ese caso se abonará el exceso de costo, declarado a juicio de árbitros; es decir, se abonará la garantía, pero no fijar en este artículo: la Nación garantiza por 20 años las acciones y títulos, ¿sobre qué capital? De cuánto, no lo sabemos; de lo que importa la trocha ancha, y eso es lo que vamos a sancionar, según el señor senador.

La vía de la cordillera, en que no se cambia la trocha, ya sabemos que es de 29.700 el kilómetro; pero en el llano, donde la trocha cambia, no lo sabemos, y es eso lo que me parece irregular.

Sr. Villanueva. — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — Lo que está en discusión es la moción del señor diputado por Buenos Aires, y con arreglo al reglamento el autor puede hablar dos veces; los demás, una; pero como lo que se discute tiene una relación tan íntima con el artículo, me parece que no hay inconveniente en conceder la palabra al señor senador.

Sr. Villanueva. — Iba a decir dos palabras.

Sr. Presidente. — Como ningún señor senador se opone, puede hacer uso de ella.

Sr. Villanueva. — Iba a observar que se ha discutido y votado el artículo que propone la Comisión y que para modificarlo sería necesario pedir la reconsideración, si es que el Senado quiere cambiarlo, lo que no me parece regular.

Respecto de lo que se ha observado, que sería necesario ajustarse a lo que el concesionario dice, no contesto, porque no me parece que este sea el momento oportuno.

Cuando se discuta sobre el ancho de la vía, entonces será la oportunidad de contestar a las observaciones del señor senador por Jujuy.

Sr. García. — Como ha dicho muy bien el señor presidente, desde que ha acordado al señor senador por Jujuy dos veces la palabra, creo que habría razón para que se me acuerde el derecho de replicar al señor senador por Jujuy.

A mi modo de ver, le he dado la contestación a la duda que ha propuesto, respecto a la resolución que debe adoptarse en este caso.

El señor senador dice: tenemos que fijar el costo, y no podemos decir: se acuerda la garantía del interés de tanto sobre el costo de... sin fijarlo.

Efectivamente, yo no he propuesto semejante cosa, ni puede proponerse. He dicho que no puede dejarse al arbitrio del Poder Ejecutivo, ni del interesado el fijar ese costo y que no es conveniente, o indispensable, que lo fije el Congreso en la misma ley por medio de la mo-

dificación que adopte ahora, ya sea que esto se haga en la sesión actual, en la de mañana o en la de pasado; por eso es que me parece que esta no es sino una cuestión de oportunidad.

Pero el mismo señor senador se ha encargado de salvar sus dudas, puesto que dice que según ha manifestado el interesado, él aceptaría como término medio de la diferencia del costo de una y otra vía, el aumento de un veinticinco por ciento. Sin embargo, acaba de oír el señor senador por Tucumán que la regla general que la ciencia hasta ahora ha adoptado a este respecto, es que la diferencia consiste en un treinta por ciento, que es lo que yo había oído también; pero puesto que el mismo señor senador por Jujuy dice que el interesado ha manifestado que la diferencia debe ser un veinticinco por ciento, no habría dificultad para que el Congreso la fijase desde ya, puesto que tenemos de antemano la opinión del concesionario.

Sr. Bustamante. — Yo no puedo dejar pasar el veinticinco por ciento así tan de lleno, como el señor senador explica; que los 14.800 pesos son tres cuartas partes del total de un kilómetro en la vía ancha. De consiguiente, un cuarto más de lo que falta e importa 4.000 y tantos fuertes, lo que hace subir el costo de un kilómetro a 19.000 y tantos fuertes según el concesionario.

Sr. García. — Póngale 20.

Sr. Bustamante. — Tenemos, pues, un punto de partida fijo.

Sabe el señor senador por el cálculo que ha hecho, que la diferencia es un quince por ciento, o en otros términos, sabe el señor senador que el costo de la trocha angosta equivale a las tres cuartas partes de la trocha ancha. Entonces, es muy sencillo hacer la proporción para saber lo que corresponde al costo del kilómetro de la trocha ancha; pero, repito, señor presidente, que es mucho más sencillo resolver esta cuestión, adoptando previamente una resolución sobre cuál ha de ser la trocha que debe adoptarse para este camino, porque el procedimiento que indica el señor senador por Jujuy daría lugar a una doble discusión; tendríamos que discutir ahora este punto y volverlo a discutir sobre la trocha angosta; pues, si adoptáramos en este artículo la trocha angosta, tendríamos que reconsiderar los otros artículos para suprimir la parte que fija el costo de la trocha angosta.

En este caso deberíamos poner en el artículo 3º que la Nación garantiza el siete por ciento sobre el costo de 14.200 pesos por kilómetro y

modificar el artículo que dice que la Nación garantiza 9.000 pesos sobre el costo de la trocha ancha.

Si se adoptara la ancha, es claro que debería suprimirse de la ley todo lo que se refiere a la trocha angosta. Por eso creo que el medio más sencillo es votar previamente cuál es la trocha que se ha de adoptar en este camino.

Sr. Presidente. — Se va a votar simplemente, si se ha de determinar previamente la trocha que ha de adoptarse para este ferrocarril antes de votarse las modificaciones introducidas en el artículo 3º.

—Se votó, y resultó afirmativa contra 7.

Sr. Presidente. — Entonces, está en discusión cuál es la trocha que ha de adoptarse para este camino.

Sr. Frías (U.). — Voy a decir cuatro palabras para exponer los motivos que la Comisión ha tenido para aconsejar a la Honorable Cámara que no se modifique el contrato celebrado por el Poder Ejecutivo con el señor Clark, respecto al ancho de la vía del ferrocarril de esta ciudad a San Juan.

Señor presidente: el Congreso después de un largo y luminoso debate, establecía en la ley de la materia que ese ferrocarril se había de hacer de vía angosta. Desde entonces aquí, no sé que haya sucedido nada que aconseje la adopción de la vía ancha. Entonces, como ahora, señor presidente, está en el interés del país que los ferrocarriles que en él se construyan sean de vía angosta porque así son más baratos los fletes.

Nuestros productos son de mucho volumen y de poco valor, por consiguiente debemos procurar que los ferrocarriles que se hagan en el país sean lo menos caros posible, a fin de que los productos puedan salir a los mercados de consumo con mayor facilidad y baratura.

A juicio de la Comisión, señor presidente, esta es la consideración principal que debe guiar al Senado en la resolución de este asunto; ninguna otra hay que sea superior a ella, ni aun puede aducirse en este caso la razón de la demora y de los gastos que pudiera haber con motivo de la diferencia del ancho de las vías, porque tratándose de un camino tan largo y de la clase de comercio que hacemos, esa demora y los gastos vienen a ser muy insignificantes.

El importe de cada kilómetro del ferrocarril contratado con el señor Clark, por la vía angosta, es de 14.800 pesos. El señor Clark ha manifestado a la Comisión que si se quiere

que el camino se haga por la vía ancha, como la que tiene el Ferrocarril Andino, se la debería abonar la tercera parte más, es decir, 19.700 y tantos pesos; pero aun aceptando el veinticinco por ciento, es decir, la cuarta parte, como dijo el señor senador por Mendoza, el kilómetro vendría a importar 18.500 pesos, o sean 3.700 pesos más que lo estipulado en el actual contrato.

Como se ve, señor presidente, estas diferencias son de mucha consideración y no pueden dejar de influir desfavorablemente para nuestros productos en el establecimiento de nuevas tarifas de transporte.

Por otra parte, señor presidente, parece que algo debe enseñarnos la experiencia de otros países más adelantados que nosotros en materia de ferrocarriles.

En Estados Unidos, en el año 73, había en construcción 2.450 millas de ferrocarriles de vía angosta, de 3 pies — algunos milímetros menos del de un metro, que es el contratado por el señor Clark — y en ejercicio 251 millas.

Según el número de «El Economista», venido recientemente de París, refiriéndose a un manual de ferrocarriles en Estados Unidos correspondiente a los años 74 y 75, resulta que se construyeron allí en el año 74, 3.252 millas de ferrocarriles, de las cuales 679 han sido de ferrocarriles de vía angosta, es decir, casi un veintuno por ciento.

En el número de Enero del presente año, de una revista de ferrocarriles que se publica en Londres, se encuentra una parte del informe de 1873 a 74, dado por monsieur Danvers, director de los ferrocarriles del gobierno inglés en la India, que me voy a permitir leer a la Honorable Cámara. Dice así:

«Al principio del último año se abrieron al servicio 5.384 millas.

«Desde entonces se han aumentado 312 millas y 171 millas en el presente (1874), haciendo un total de 5.872 millas entregadas al tráfico. De éstas, 727 millas son de doble línea y 5.144 de una, habiéndose construido 5.725 millas de 5 pies y 6 pulgadas de ancho, 28 de 4 pies y 115 de vía angosta o de metro. Hay ahora en ejecución 1.063 millas de un metro y 816 de 5 pies y 6 pulgadas; 168 millas de el Great Southern están próximas a ser convertidas a la trocha de un metro.»

No he tenido tiempo, señor presidente, o más bien dicho, la Comisión no ha podido obtener los datos necesarios sobre lo que a este respecto sucede en otros países; pero los expuestos manifiestan que antes, efectivamente, los ferrocarriles se hacían de trocha ancha, pero

Septiembre 20 de 1875

CAMARA DE SENADORES

55ª Reunión. 1ª Sesión extraordinaria

que últimamente en todas partes, al menos en Estados Unidos y en la India, se están haciendo de trocha angosta.

Creo, pues, que este ejemplo debe servir a la Cámara de guía como le ha servido a la Comisión.

Todo indica, pues, que no debe aceptarse variación ninguna en la trocha, tanto por lo que ella cuesta como por el estado del tesoro público.

Además, hay otra consideración más grave a este respecto y es que cuanto mayor sea la garantía que la Nación dé a esta empresa, tanto menos probabilidades han de tener las otras empresas para obtener los capitales que se necesitan para construir estas obras que, como se sabe, son muy costosas.

Estas consideraciones quería exponer brevemente, porque me parece que justifican el proceder de la Comisión.

Sr. Villanueva. — Si se fuese a tratar por primera vez de la construcción de una vía, que arrancase de uno de los puntos principales o puertos de los ríos interiores de la República, me parece que vendría bien la discusión sobre la conveniencia de si debe adoptarse la vía angosta de un metro o la ancha de 4 pies, o de un metro 68 centímetros, que es la que tiene la mayor parte de los ferrocarriles que están sirviendo al país.

Tengo que repetir, señor presidente, que hay construídos ya desde Rosario hasta Villa Mercedes 520 kilómetros de ferrocarril, que hay en la provincia de Buenos Aires, cerca de 900 kilómetros de ferrocarriles que deben unirse un día al Central Argentino y al Andino, como se llama al construído desde Río Cuarto hasta Villa Mercedes.

No alcanzo, señor presidente, a darme cuenta de la conveniencia que habría en hacer de Villa Mercedes a San Juan, cuando va a terminarse una gran vía que tendrá cerca de 2.000 kilómetros; no me doy cuenta de la conveniencia que habría en hacer una economía haciendo la vía más angosta.

En todas partes se ha buscado los medios de facilitar el comercio, y por cierto que no ha de ser mucha la facilidad que han de encontrar los comerciantes, teniendo que llegar a Villa Mercedes para trasbordar allí las mercaderías que han de conducir hasta Mendoza y San Juan.

Hay que tomar en cuenta que está en construcción la vía del Norte, que, desde Córdoba adelante es de un metro, y que, si vamos poniendo en todas partes los inconvenientes que

ofrece la vía angosta, cuya diferencia es lo que va de un metro a un metro y 68 centímetros, que es el ancho de los ferrocarriles construídos, vamos a dificultar en vez de facilitar el comercio. Creo que esta es una cuestión que debe preocupar mucho el ánimo de los que están llamados a decidirla.

Se ha hablado mucho de la economía durante todo el tiempo en que la Comisión se ha ocupado de la concesión del señor Clark, y a este respecto yo he estudiado la memoria del ministro y el contrato, sacando de allí todos los datos que he podido encontrar. El resultado de esos datos debe ser conocido de todos.

La vía angosta hasta Tucumán va a costarle al gobierno 15.500 pesos fuertes, el kilómetro de vía de un metro, con rieles de 41 libras, que, según la opinión de personas competentes, no van a rendir mucho servicio puesto que las locomotoras pesan 37 toneladas con el tender.

El ferrocarril contratado por el gobierno, desde Villa María a Río Cuarto, cuesta el kilómetro 16.514 pesos fuertes la primera sección; y la segunda, construída, cuesta solamente 16.123 pesos fuertes 46 centavos por kilómetro.

Si se toma en cuenta el costo de la vía angosta comparado con el de la vía ancha, que ofrece mayores ventajas, porque tiene mayor resistencia en los rieles y mayor poder en las máquinas, sólo encontramos una diferencia en el kilómetro de 623 pesos fuertes 46 centavos.

Entonces, el tesoro público sólo se agravaría con muy poca cosa, señor, para que obtuviéramos el gran beneficio de poder comunicarnos sin descargar en ninguna parte los objetos de comercio, modificando el contrato del señor Clark, para que la vía sea continuada hasta San Juan.

Yo había propuesto, señor presidente, que se suprimiera la primera sección, desde Buenos Aires a Mercedes, porque había visto el costo que ha de tener ese ferrocarril, lo mismo que la tercera sección, desde San Juan y Mendoza a los Andes. Eso vale «veinte» millones, señor presidente, y la garantía es próximamente de un millón y medio de pesos. Sin embargo, en la discusión que hubo en la sesión anterior, se ha dispuesto que quede subsistente esa sección. Pero yo insisto en la necesidad, señor presidente, de sostener la continuidad de la vía.

Se ha hablado de baratura, se ha hablado de construcciones en Europa, en la India, de ferrocarriles de vía angosta. Pero, ¿qué es lo

que llaman ferrocarril de vía angosta? Un metro cuarenta y cuatro centímetros es lo que llamamos vía angosta; la ancha, son siete pies y algunas pulgadas.

Se han gastado muchos millones en Europa, señor, para uniformar las grandes vías y dar fácil comunicación al comercio del mundo, y nosotros no debemos venir a poner trabas al comercio.

He tenido presente algo que me parece que debe llamar la atención de los señores senadores y que probablemente no ha ocupado la atención de los miembros de la Comisión en mayoría. La discontinuidad de la vía de Mercedes adelante va a ofrecer graves inconvenientes al comercio, el día que tenga necesidad de transportar tropas, ya sea para sofocar una revolución, de esas que son tan frecuentes entre nosotros, ya para defender al país si alguna vez tenemos guerra exterior. He tomado datos precisos al respecto.

El ferrocarril de Buenos Aires ha conduciendo el ejército nacional del Sur de Buenos Aires al Oeste, me parece que desde Dolores a Las Flores, en muy pocas horas, sin inconveniente de ninguna clase, porque los trenes del Ferrocarril del Sud entran perfectamente por las vías del del Oeste, del Norte, etcétera. Pero si el gobierno tuviera necesidad de mandar tropas a Tucumán, señor presidente, por cualquier motivo, los inconvenientes serían muy serios.

Los datos que he podido obtener me dicen que si fuera necesario mandar cinco mil hombres de las tres armas para sofocar una rebelión, por una necesidad imperiosa del gobierno, necesitaría 750 vagones y las máquinas correspondientes para conducirlos. Podía suceder que se llagase con el ejército hasta Córdoba y que los que se hubieran sublevado hubieran invadido la parte Norte de la República, e hicieran por llevarse el tren rodante. Entonces quedaba el gobierno nacional en la imposibilidad de mandar por su ferrocarril el ejército al Norte, y tendríamos que hacer una penosísima campaña a pie, con los inconvenientes que son consiguientes, y con un gasto inmenso.

¿Qué habríamos economizado, pues, si le ponemos, no sólo al comercio, sino al gobierno para mantener la paz de la República, esas trabas, esos inconvenientes que ofrecería esta variedad de trocha o de vía?

Estas y otras razones que tal vez en el curso del debate expondré, me han hecho creer, señor, que sería un mal gravísimo para el país dejar subsistente el contrato del señor Clark,

sin modificar el ancho de la vía desde Villa Mercedes hasta San Juan.

Sr. Frías (U.). — La razón principal que el señor senador por Mendoza da para pedir la modificación del contrato en cuanto al ancho de la vía, es que variando las trochas resultarían algunos inconvenientes; pero, como ya dije antes, ellos son muy insignificantes. Ha traído, por ejemplo, lo siguiente: dice que si es necesario mandar fuerzas a Tucumán, sería indispensable para ello emplear tantos vagones en el ferrocarril de vía angosta; pero no se ha acordado de decir cuántos vagones se precisan en el ferrocarril de vía ancha. Probablemente, serán algunos también.

Sr. Villanueva. — Muy pocos, señor.

Sr. Frías (U.). — Ha dicho que para mandar cinco mil hombres se necesitarían setecientos cincuenta vagones por ferrocarril de vía angosta; y ¿por el de vía ancha, cuántos serían precisos?

Sr. Villanueva. — La mitad, señor.

Sr. Frías (U.). — Eso quién sabe.

Sr. Villanueva. — Eso es así, señor.

Sr. Frías (U.). — Yo tengo estudios hechos sobre esto; pero permítame el señor senador que dude de su aseveración.

El señor senador insiste mucho sobre los males de la falta de uniformidad en la trocha, pero se olvida de que el contrato con el señor Clark es para una sola línea de ferrocarril que va a partir de Buenos Aires y va a llegar hasta el límite de la República con Chile. Si hay males en variar la trocha, ¿por qué quiere que este ferrocarril sufra estos males?

Me parece que en esto no es lógico. El Senado ha determinado ya que a este respecto no se ha de hacer modificación ninguna en el contrato. Si es malo que se varíe la trocha, ¿por qué quiere que sea distinta la del ferrocarril de aquí a Mercedes y la del de Mercedes a San Juan? Me parece que no hay razón para ello.

Sr. Villanueva. — Voy a contestarle cuando concluya el señor senador.

Sr. Frías (U.). — Sí, señor; cuando concluya.

El señor senador por Mendoza ha dicho que la diferencia del precio o del costo entre el ferrocarril de una y otra vía, no es sino de seiscientos pesos por kilómetro. También nos ha asegurado que el kilómetro del ferrocarril a Tucumán valdrá 15.500 pesos.

Señor presidente: cuando se trató de este asunto, en la Comisión se pidieron al señor senador los datos que decía tener a este res-

pecto y se negó a dárselos. No es un reproche que le hago y únicamente digo esto con el objeto de manifestar que la Comisión, no conociendo esos datos, no podía participar de sus ideas cuando su opinión es completamente contraria; es decir, que es mucho mayor la diferencia del costo entre una y otra vía.

Si no recuerdo mal, ha dicho que la vía del ferrocarril andino costaba... ¿Cuánto ha dicho el señor senador?

Sr. Villanueva. — Voy a darle las cifras exactas: 16.514 pesos de Villa María a Río Cuarto; 16.123,46 pesos de Río Cuarto a Villa Mercedes, y la diferencia de 600 pesos es entre este valor de 15.123,46 pesos que ha pagado el gobierno, y el costo efectivo del ferrocarril a Tucumán.

Sr. Frías (U.). — Voy a continuar, señor presidente.

El Ferrocarril de Villa Mercedes a Río Cuarto es de 132 kilómetros, e importa, según el contrato primitivo, dos millones ciento cuarenta y ocho mil pesos, y aumentando treinta y dos mil pesos destinados después, por una ley especial, asciende a «dos millones ciento setenta y cuatro mil setecientos setenta pesos.»

Ultimamente, el Senado ha votado la cantidad de 74.500 pesos por el mayor costo de la estación de Río Cuarto, con lo que importa 2.249.260 pesos, lo que da por kilómetro 17.039 pesos, y no 16.000 y tantos pesos, como dice el señor senador.

Sr. Villanueva. — 16.014 pesos el kilómetro; 2.000.140 pesos todo, dice la memoria del señor ministro de hacienda, que se nos ha repartido.

Sr. Frías (U.). — Sí, señor; pero es que el señor senador no ha puesto en cuenta la otra partida de 32.900 pesos que, después, se han gastado y los 74.500 que también, se van a gastar y que han sido votados hace pocos días por el Senado. No recuerdo, o más bien, no sé, si en esta cantidad están comprendidos los 10.000 pesos pagados a la comisión inspectora en Londres; porque no lo dice la memoria del señor ministro de hacienda; pero, si no lo están, entonces el costo del kilómetro alcanzaría a 17.115 pesos.

Este ferrocarril, señor presidente, no tiene telégrafo. El señor senador por Mendoza no ha tenido tampoco en cuenta esto. Para llenar esa necesidad, el Congreso ha votado, últimamente, 28.800 pesos; lo que no he comprendido en la cuenta o en el cálculo anterior que he hecho del costo de este ferrocarril.

Entonces, incluyendo esta suma, el importe del kilómetro sería 17.327 pesos, y no 16.000, como ha dicho el señor senador.

Es preciso también tener presente, señor presidente, que este ferrocarril no tiene sino tres estaciones: la principal en Río Cuarto y dos intermedias de poca importancia.

Su tren rodante es muy poco, también. Se compone de cinco máquinas, tres chicas y dos grandes; de seis coches de primera clase, diez de segunda y cuatro de tercera; mixtos cuatro; vagones cubiertos 45 y sin cubierta 15; mientras que el Ferrocarril de Buenos Aires a San Juan tiene un tren rodante mucho mayor: veintitantas locomotoras el primero y cincuenta el segundo y ambos muchísimos coches de todas clases, y más de 800 a 900 vagones.

Este mayor tren rodante hace, por supuesto, que su costo sea mucho mayor.

En cuanto al ferrocarril de Río Cuarto a Mercedes, cuya extensión es de 123 kilómetros, según el contrato hecho por los señores Rogers y Compañía, importa el kilómetro 16.123 pesos.

Sus estaciones son: una en Mercedes de segunda clase, y dos intermedias de tercera; y el tren rodante se compone de dos locomotoras, cuatro coches y veinte vagones; mientras que, como he dicho, el tren rodante de los otros ferrocarriles es muy considerable. El costo de estos ferrocarriles, teniendo en cuenta las partidas de que he hablado antes, es como sigue: de Villa María a Río Cuarto, sin incluir los gastos de inspección en Londres y del telégrafo, 2.249.260 pesos; de Río Cuarto a Mercedes, sin hacer rebaja por los títulos del empréstito de obras públicas al 95 por ciento, en que se paga parte de su valor, 1.983.123 pesos fuertes; total 4.232.389, o por kilómetro, 16.558 pesos, sin comprender, las anteriores partidas a que antes me he referido; es decir, los gastos de inspección, los 74.500 pesos por la estación de Río Cuarto, y los 28.000 pesos del telégrafo; incluso ella, el kilómetro importaría 17.028 pesos y centavos.

No sé cómo ha sacado el señor senador por Mendoza la cuenta del costo del kilómetro del ferrocarril a Tucumán.

Según el contrato, es de pesos 18.894,86 por kilómetro, con la deducción que se ofrecía en la propuesta y que se estipuló.

Siendo el camino de 542 kilómetros, importa pesos 7.579.794,12; intereses ofrecidos en las bases de licitación y solicitadas en todas las propuestas, 115.988 pesos; y por los movimientos de tierra, según el artículo 52 del contrato, 170.730 pesos; total pesos 7.866.521,12, o por kilómetro 14.532 pesos.

Pero de esto se debe deducir lo siguiente, en conformidad a lo estipulado en el mismo con-

Septiembre 20 de 1875

trato, por las ventajas que él ofrece: beneficio de 6 y $\frac{1}{2}$ por ciento por el pago del 52 por ciento del importe del ferrocarril en títulos del empréstito de Londres al 95 por ciento; comparado el precio de emisión con el de pago, son 265.888 pesos; y 150.000 que se calcularon por la oficina de ingenieros, a razón de pesos 276,75 por kilómetro, en virtud de entregarse al camino seis meses antes del fijado por la ley, 150.000; total, 415.888 pesos; quedando, de consiguiente, 7.450.624 pesos, o sean pesos 13.646,53 por kilómetro.

Sr. Villanueva. — ¿Y no tiene una inspección en Londres, señor? Entonces va a costar 15.500 pesos.

Sr. Frías (U.). — Voy a continuar, señor. Si se aumentase lo pagado a la comisión inspectora en Londres, que, según la memoria de la Contaduría General, son 3.800 libras en títulos a la par del empréstito de obras públicas, aun en el supuesto de que se considerasen como dinero efectivo, serían 18.620 pesos fuertes más, a pesos 4,09 libra, y entonces el costo del kilómetro subiría a 18.965 pesos fuertes.

Se ve, pues, que la diferencia del costo de los ferrocarriles hechos ya en nuestro país, según sean de vía ancha o de vía angosta, es muy considerable.

El señor senador no ha tenido en cuenta que el ~~tren rodante~~ del Ferrocarril Andino es muy pequeño en comparación con el de Tucumán, y del que se va a hacer en virtud del contrato Clark.

Repito, pues, que, siendo tan considerable esa diferencia, siendo nuestros frutos de tanto volumen y de tan poco valor, debemos hacer todo lo posible, si queremos que puedan salir por ferrocarriles, para que éstos sean lo más barato que se pueda.

Estas son las consideraciones capitales que la Comisión ha tenido en vista para no aconsejar a la Honorable Cámara la variación en cuanto a la trocha.

Sr. Villanueva. — El señor senador por Tucumán me hacía el cargo de que no le había dado a la Comisión los datos que tenía para afirmarme en la conveniencia de sostener la continuidad de la vía; pero como el señor senador me aseguró que no había de sostener la vía angosta hasta Mendoza, y como yo veía en eso algún peligro, me reservé los datos que tenía, para cuando se discutiese en el Senado la cuestión.

Respecto al inconveniente, señor presidente, me parece que es muy fácil comprender cuál sería, puesto que el Senado ha sancionado ya

que no saldrá de Buenos Aires la primera sección, sino de un punto que se determinará más tarde, que será Bragado, Rojas o alguno de los puntos del Ferrocarril del Oeste.

¿Qué sucedería, señor, si tuvieran que cambiar los trenes en Rojas, en Bragado o donde venga a unirse la vía del interior con Buenos Aires? Que tendríamos la seria dificultad que he mencionado anteriormente.

Luego, para venir a Rosario a ponerse en comunicación con los pueblos del litoral, habría el mismo inconveniente que para ir a los pueblos del Norte, del Sur de la República, lo mismo que desde Buenos Aires, y se regalaban a las provincias de Cuyo tres obstáculos.

Si se quisiera venir a Buenos Aires, tendrían que hacerse descargas, nuevos gastos, demoras, que son una pérdida, señor, porque el comercio se hace calculando el interés del tiempo. Si fuera necesario ir a Rosario habría el mismo inconveniente. Si fuera necesario ir a Tucumán, sería dos veces el gasto, dos veces el inconveniente: descargar en Villa Mercedes e ir unas noventa leguas, me parece, hasta Córdoba. Lo mismo digo si fuera al Norte.

¡Siempre inconvenientes para los pobres pueblos del interior! cuando me parece más conveniente hacer desaparecer todos los inconvenientes que haya.

Respecto a los precios de la vía, el señor senador por Tucumán ha dicho que estoy equivocado. Estoy completamente seguro de ellos, pues los he tomado de los contratos, de las memorias, y creyendo estar equivocado los he controlado varias veces, para que no pudiera decirse que estaba en error.

Pueden verse las memorias, confrontarse con ellas los datos que he dado, y se verá que mis números no se diferencian de los de ellas ni en un centavo.

Siento no tener presente las otras observaciones del señor senador por Tucumán, para contestarlas; pero me parece que es necesario no olvidar que, cuando se discutía en la Cámara el Ferrocarril Central, para unir los pueblos del interior con el litoral de la República, se decía que hacerlo de distinta vía que la del Ferrocarril de Buenos Aires, era hacer una muralla china en el Arroyo del Medio; y yo repito: ¿por qué se nos quiere hacer esa muralla china para que no podamos ir y venir de aquellos pobres pueblos? ¿Por qué se han de poner inconvenientes para cuando quiera ir el gobierno nacional con un ejército a sofocar las revueltas tan frecuentes y que tanto mal han hecho en aquellos pueblos?

Yo creo, señor, que esta sola razón, si no hubiera otras, debería pesar en el ánimo de los señores senadores, para inclinarles a no aceptar que no continúe la misma vía hasta San Juan.

Sr. García. — Señor presidente: yo no estoy preparado para entrar en una discusión técnica, diré así, respecto a las dos vías y a las ventajas o los inconvenientes que una u otra vía pueden ofrecer para el servicio del ferrocarril; diré solamente algunas palabras para fundar mi voto en favor de la continuidad de la vía y de la uniformidad de la trocha del ferrocarril que va a construirse a continuación del que se haya construido.

El señor senador por Tucumán, que nos ha presentado un gran acopio de los datos referentes a los costos, como respecto a las líneas de ferrocarriles construidos en la India y en varios puntos de Norte América, tal vez no se fija en una circunstancia especial respecto a esos ferrocarriles.

Casi puede decirse que hasta hace muy poco tiempo ni en Europa ni en América se había adoptado la trocha angosta para los ferrocarriles, y que esa trocha ha venido a establecerse cuando las vías férreas han venido a ser una gran necesidad para todos los países que tienen que luchar con los inconvenientes del terreno para establecer vías de comunicación, porque en algunos puntos montañosos, no era posible sino con grandísimas erogaciones construir ferrocarriles con la vía generalmente adoptada tanto en Europa como en Norte América.

Anteriormente, se había establecido la trocha que nosotros impropriamente llamamos angosta. Digo impropriamente, porque no es lo que en Europa se llama angosta, como ha dicho el señor senador por Mendoza.

La trocha angosta en Europa es la trocha de un metro cuarenta y cuatro centímetros, que es la que generalmente está aceptada en casi todos los países del continente europeo, y aun en Inglaterra también; y la trocha ancha, que es la generalmente establecida, ha sido la trocha de siete pies. La trocha angosta se ha adoptado para todas clases de líneas o para líneas cortas que sirven para auxiliares, diremos así, del camino principal, o para caminos que tienen que atravesar grandes montañas, en donde no es posible hacer, como he dicho antes, sino con grandes erogaciones, caminos de trocha más ancha. Eso es lo que se ha hecho en la India; y según los datos del señor senador por Tucumán, tanto en India como en Norte América hay gran cantidad de fe-

rocarriles de la trocha que nosotros llamamos ancha.

Pero yo no me detengo a averiguar a este respecto cuál de los dos caminos ha dado mejor resultado en aquellos países; únicamente considero el hecho en general; y es que en todos aquellos países la mayor parte de los ferrocarriles son de la trocha que nosotros llamamos ancha y una pequeñísima parte es de trocha angosta. Esta se usa en los puntos insuperables por la naturaleza del terreno, para el establecimiento de ferrocarriles sin gran costo ni erogación, o para aquellos trayectos cortos que sirven de auxiliares a las ramas principales.

Señor presidente: yo me fijo en una cosa respecto de nuestro país, teniendo en cuenta lo que ha sucedido en Europa y lo que ha sucedido entre nosotros.

En Europa, señor presidente, todos lo sabemos, — y por eso no voy a hacer sino a insinuar la idea, porque no necesito explicarla, — que en años pasados ha habido diversidad de trochas en algunos países, y que hoy están averiguados y comprobados los graves perjuicios que para el público se produce por ello, que todas las naciones tienen un cuidado especial y hacen cualquier sacrificio por uniformar la trocha, de manera que de un extremo de Alemania viene una persona en un vagón hasta un extremo de Francia, y viceversa.

Entonces, pues, si generalmente en Europa, donde cuestan tanto los ferrocarriles que, por regla general puede decirse que cuestan doble que entre nosotros, no se han cuidado de la baratura de esta trocha, y al contrario han dedicado los sacrificios posibles para uniformar las trochas, con cuánta mayor razón no debemos hacerlo nosotros cuando tenemos tan pocas líneas de ferrocarriles que no merece la pena que para el corto trayecto que tienen que andar los vagones, en comparación de los trayectos que circulan en otras partes, grave-mos el tráfico con los graves inconvenientes, las erogaciones considerables y las pérdidas que producen la carga y descarga de las mercaderías en la mitad del trayecto que tienen que recorrer.

Señor presidente: aun cuando la adopción de una vía uniforme hubiera de costar una mayor erogación para el país, ésta sería siempre un sacrificio de poca importancia en comparación a los grandes beneficios que reportaría al país la uniformidad de la trocha, que eximiría al comercio de hacer los gastos de

Septiembre 20 de 1875

carga y descarga y de los perjuicios que sufren las mercaderías con esto.

He tenido ocasión de oír el otro día, aquí, en Buenos Aires, a un estanciero — y cito el hecho para demostrar cuánto importa en el comercio ese trasbordo que a la simple vista parece insignificante —, que decía: si se me dijese que las lanas que yo embarco en una estación van a trasbordarlas de un vagón a otro en la mitad del camino, prefería costear mi carga en carretas, como antes, con pérdida de tiempo y mayores gastos de flete, porque el perjuicio que sufrirían, sólo por el trasbordo, es mucho mayor que las erogaciones que antes teníamos, que hacer.

Y es tan evidente esto, señor presidente, que tenemos un hecho notable, que lo he visto, y lo vemos continuamente: que los productos que se traen del interior de la provincia de Buenos Aires se cargan en los vagones con los vehículos que se transportan de la estancia, para no tener que trasbordar ni siquiera de la carreta al vagón la carga que se trae.

Y si se tienen en cuenta los perjuicios que sufren los frutos del país, que, por su naturaleza, no están expuestos a tantas pérdidas y deterioros como las mercaderías que se transportan del interior de la República, con cuánta mayor razón no deben tenerse en cuenta, con respecto a esas mercaderías, los graves inconvenientes que se producen.

Si nosotros estuviéramos recién por establecer ferrocarriles en nuestro país, estaríamos en el caso de discutir cuál de las dos vías sería más conveniente: si la ancha, según la llamamos nosotros, o la de un metro sesenta y ocho centímetros, que tenemos establecida; pero, cuando tenemos ya mil setecientos kilómetros de ferrocarril de la vía de un metro sesenta y ocho centímetros, ¿es prudente, es conveniente y previsor siquiera, venir a prolongar esas líneas, estableciendo caminos de trocha diferente que la que ya está establecida?

Yo creo que no, señor presidente; creo que ya sea que la trocha ancha ofrezca más ventajas que la trocha angosta, o sea que ofrezca menos, ya tenemos la base y debemos procurar seguir en el mismo sistema que tenemos actualmente, persiguiendo siempre la uniformidad de la vía, que es lo que ha de facilitar en todo la comunicación entre las provincias.

¿Qué nos proponemos con tener ferrocarriles? Es claro, facilitar las vías de comunicación, facilitar el transporte. Y no lo facilitamos poniéndole obstáculos a cada paso, haciendo una

Yo creo, señor presidente, que si el camino que se trata de hacer desde la provincia de Buenos Aires hasta San Juan, se hiciera de la vía angosta que se propone, poco habríamos ganado con ello, porque si bien habríamos facilitado las comunicaciones, habríamos recargado con enormes perjuicios al comercio y a la industria.

Así, pues, desde que tenemos estos mil setecientos kilómetros de ferrocarriles, y esos quinientos kilómetros que se van a hacer, hagámoslos en las mismas condiciones, desde que la erogación para la Nación representada en la garantía que excederá por la diferencia de la trocha, no es tan grande que merezca la pena de imponer ese perpetuo gravamen al comercio y a la industria.

Yo digo más, señor presidente: digo que algunos senadores creen que haciendo la trocha angosta, como la construcción del camino cuesta menos, el tráfico será más barato, y, por consiguiente, producirá más el ferrocarril, y será menor la garantía que deba pagar la Nación.

Este es un argumento deslumbrador, efectivamente, a primera vista parece del todo irrefutable; pero, a mi juicio, ese argumento sería bueno si todos los ferrocarriles que tenemos tuvieran ese mismo ancho y si no hubiera que hacerse trabajos que causan una gran erogación y un perjuicio considerable.

Si bien el ferrocarril de trocha angosta, porque cuesta menos, podría poner una tarifa menor que el de trocha ancha, eso no quiere decir que el producto de ese camino fuera mayor porque fuera mayor el tráfico; al contrario, si la baratura del flete pudiera traer la mayor concurrencia del tráfico, los inconvenientes que se han señalado, los grandes perjuicios que el trasbordo producirá a este tráfico, vendría a ser un contrapeso, y a gravar también al comercio y a la industria que exportara sus frutos y mercaderías por ese ferrocarril, que tendría que trasbordar en dos o tres puntos la carga, y podría suceder muy bien, y seguramente sucedería en algunos casos, que el gasto y el perjuicio sufridos por el trasbordo, representasen tal vez mayor suma que la que representara el aumento de garantía, que representara para la Nación el mayor ancho de la vía del camino.

Por eso es que digo que la gran ventaja de la uniformidad de la trocha, aun sin tener en cuenta las demás observaciones, como la referente al traslado de tropa, en caso de que pudiera la Nación necesitar transportar un ejército de un punto a otro, los perjuicios que esto

Septiembre 20 de 1875

CAMARA DE SENADORES

55ª Reunión. 1ª Sesión extraordinaria

sólo le causaría, contrayéndome únicamente al comercio y a la industria, diré que, lejos de producir una ventaja, y por consiguiente, aumentar el tráfico, el camino de trocha angosta produciría perjuicios en el trasbordo y disminución del tráfico.

Además, hay que tener en cuenta que, si bien es cierto que la vía angosta cuesta menos que la vía ancha, es evidente que por el camino de vía angosta, con el mismo número de locomotoras y con el mismo número de vagones, no puede transportarse la misma cantidad de carga, y casi creo, señor presidente, no quiero asegurarlo, porque no tengo los conocimientos técnicos que se requiere para ello, pero he leído los informes de personas competentes, puede asegurarse que para la misma carga que transportan, supongamos, cincuenta vagones de trocha ancha, serían necesarios para transportarla cien vagones de trocha angosta y la misma carga que arrastraría una locomotora de vía ancha requiere dos locomotoras de vía angosta.

Y eso nos daría un mayor aumento en el costo del tren rodante y un gran aumento en el combustible que necesitaría el tren rodante para moverse.

Entonces, podríamos decir: si bien el tren rodante de la vía angosta cuesta la tercera parte menos que la vía ancha, para transportar la misma cantidad de carga necesita un doble número de vagones y entonces esa tercera parte del costo vendría a ser reemplazada por el mayor costo que tendrían los vagones que se necesitan para arrastrar la misma carga.

Sr. Villanueva. — Yo tengo datos exactos a ese respecto, tomados de los ingenieros.

Sr. García. — Así es, señor presidente, que yo creo firmemente que en cuanto a la diversidad de precio, en este caso vendría a ser compensado por el trasbordo que recarga el costo del transporte de las mercaderías y con los perjuicios que sufre ésta con esta operación. Además, esto vendría a disminuir el tráfico.

Para transportar, pues, una cantidad igual de carga se necesita mayor tren por la vía angosta que por la vía ancha, y por consiguiente, la diferencia en cuanto al costo, viene a ser compensada por el aumento del tren rodante.

Por estas razones, he de votar siempre, en este y todos los ferrocarriles que se propongan para la República Argentina, por que se unifiquen con las líneas ya establecidas; porque creo que, si mañana, cuando la experiencia nos demuestre materialmente los graves inconvenientes que han sufrido otras naciones por la diversidad de vía, quisiéramos remediar este

mal, cuando tengamos dos o tres mil kilómetros de ferrocarriles de trochas diversas, entonces costaría mucho más a la Nación reformar estas trochas para remediar los graves perjuicios que habría sufrido a causa de esa diferencia.

Sr. Frías (U.). — Voy a contestar muy brevemente algunas de las consideraciones que ha aducido el señor senador por Entre Ríos.

Si no le he entendido mal, él ha dicho que la vía angosta en los ferrocarriles se usa sólo en pequeñas distancias.

Efectivamente, hay algunos ferrocarriles en Estados Unidos que son de vía angosta en pequeñas distancias; pero hay ferrocarriles de esta misma vía que tienen una extensión muy considerable.

Entre otros, puedo citar éstos:

El Ferrocarril de Wicksburg y Nashville tiene 470 millas de vía angosta.

El de Denver y Río Grande 850 millas.

El Central de Kansas 550.

De éstas están en construcción actualmente 2.450 millas, y en ejercicio al año 73.251; las otras se están construyendo.

No debe, pues, señor presidente, ser tan considerable el perjuicio que resulta de las trochas, pues hay en Estados Unidos ferrocarriles de las trochas siguientes, que, aun a riesgo de molestar a la Cámara voy a leer:

En Estados Unidos hay ferrocarriles de 3 pies.

En Estados Unidos hay ferrocarriles de 3 pies 6 pulgadas.

En Estados Unidos hay ferrocarriles de 4 pies.

En Estados Unidos hay ferrocarriles de 4 pies 2 pulgadas.

En Estados Unidos hay ferrocarriles de 4 $\frac{3}{4}$ pies.

En Estados Unidos hay ferrocarriles de 4 pies, que es la más común.

En Estados Unidos hay ferrocarriles de 4 pies 9 pulgadas.

En fin, desde 4 pies 9 pulgadas hasta 6.

Hay un ferrocarril abierto en el año 52, de Lake Shore y Michigan Southern, que tiene de largo 1.136 millas y dos trochas distintas de 4 pies y 8 $\frac{1}{2}$ pulgadas al Oeste de Toledo, y de 4 pies 9 $\frac{1}{2}$ pulgadas al Este del mismo Toledo.

Si esto se hace en Estados Unidos, donde los ferrocarriles se enlazan tanto los unos con los otros, no deben ser tan grandes los inconvenientes del transbordo.

Septiembre 20 de 1875

Así es que no veo por qué razón hemos de desechar aquí lo que vemos que está haciéndose allí.

Tengo un dato para creer que el gasto del transbordo sobre el cual ha inculcado tanto el señor senador por Entre Ríos, es insignificante.

Los datos que a este respecto ha tomado la Comisión, son los siguientes:

El costo que tiene el Ferrocarril a Tucumán por transportar sus materiales desde la estación del Ferrocarril Central Argentino a la estación del Ferrocarril a Tucumán, que está a algunas cuadras de Córdoba pasando por el puente del río Primero, no cuesta cada cinco toneladas sino seis reales bolivianos, o lo que es lo mismo, 15 milésimos de peso boliviano.

Estos gastos son tan pequeños que no deben tenerse en cuenta.

Cuando las dos vías se unan en una misma estación, es claro que estos gastos disminuirán todavía.

Entonces, pues, no se diga que son tan graves los inconvenientes del transbordo y que éste es un mal que debía evitarse a todo costo para no poner, como se ha dicho, ferrocarriles como el del Perú, que no sirven para nada, pues son tan caros que los productos no pueden transportarse por ellos.

Sr. Bustamante. — A las observaciones que acaba de hacer el señor senador, yo agregaré únicamente que en Norteamérica no se acostumbra a transbordar las mercaderías de vagón a vagón, sino que se hacen con los vagones lo mismo que ha dicho el señor senador que se hace con las carretas; cuando se llega a la unión de dos vías de distintas trochas, se desprenden los vagones cargados de sus ruedas y se colocan, por medio de una especie de plataforma, en las ruedas de los otros y siguiendo su camino inmediatamente después. Además, el señor Clark que nos ha propuesto esto, nos ha presentado también un memorándum que pido que se lea en la parte que se refiere a este punto, puesto que en él se encuentran las razones que se hacen valer para pedir el cambio de la trocha.

—Se leyó como sigue:

«La idea de uniformar la vía con el ancho de los Ferrocarriles Andino y Central Argentino, tuvo su origen en esta ciudad. La uniformidad en las vías tiene indudablemente sus ventajas, puesto que facilitaría la circulación de trenes de una a otra línea, suprimiendo los gastos y demoras que ocasionan el transbordo de la carga

en las estaciones de unión, gastos que se harían sentir más en los artículos de peso o volumen y de poco valor; pero por otra parte, el mayor costo de la vía ancha, estimado en los 500 kilómetros que separan a Villa Mercedes de San Juan, en dos y medio millones de pesos fuertes sobre el costo que importaría la vía angosta, representa un mayor gravamen de garantía por parte del Estado y mayores fletes que tendrían que soportar las producciones del interior.

«Sin embargo, si el Honorable Congreso resolviese uniformar el ancho de la vía con el de los ferrocarriles mencionados, la empresa estaría dispuesta a construirlos sin mayor aumento de garantía que el que corresponde entre el costo de la vía de un metro y el de uno 5 pies 8 pulgadas, medida inglesa; la construcción de ferrocarriles ha llegado a tal precisión matemática, que es ya bien conocida la diferencia que existe entre los varios anchos de vía en las mismas localidades, y en el presente caso bastaría calcular la diferencia que existe en excavaciones, obras de arte, peso del material de la vía permanente, cambio del tren rodante, etcétera, y en la proporción que resulte se aumentaría la suma garantida por kilómetro; esta operación será tanto más fácil cuanto que para la sección de Villa Mercedes a San Juan, se formaron presupuestos para las dos clases de vía y estos documentos, con los planos que los acompañan, deben existir en la oficina de obras públicas.»

Sr. Bustamante. — Es bastante con eso.

Sr. Villanueva. — Me voy a permitir leer algunas datos que he recogido de los ingenieros que están ocupados de la construcción de esta vía.

El máximo de carga útil que pueden conducir las máquinas de mayor poder, entre Córdoba y Recreo (Ferrocarril de Tucumán), con una velocidad media de 15 kilómetros por hora, es de 120 toneladas.

El Central Argentino arrastra con locomotoras de 35 toneladas de carga útil.

Por eso le decía al señor senador por Tucumán que necesitaría la mitad.

Las locomotoras nuevas del Ferrocarril Andino, de 21 toneladas, (más livianas que las de Tucumán, a que se refiere el dato anterior), arrastra un peso útil de 200 toneladas, con velocidad media de 25 kilómetros por hora.

Mister Elows, ingeniero en jefe del Ferrocarril Central Argentino, dice que ha calculado en un 15 por ciento más bajo el gasto de ex-

Septiembre 20 de 1875

CAMARA DE SENADORES

55ª Reunión. 1ª Sesión extraordinaria

plotación del Central con relación al Ferrocarril a Tucumán.

Agregaré, solamente, que sería curiosísimo ver los vagones del Ferrocarril Central, que tienen 21 pies y pulgadas los más chicos y 29 pies los más largos, puestos sobre los vagones del Ferrocarril de Tucumán que tienen 4 $\frac{1}{4}$ pies de largo. Además, el ancho del Ferrocarril de Tucumán es de un metro y el ancho del Ferrocarril Central, de un metro y 68 centímetros.

Por consiguiente, no sé cómo se haría el transbordo; sería necesario hacer jangadas o alguna otra cosa semejante para poder transportar esos vagones de doble tamaño en vagones de cuatro metros de largo. No me parece posible esto por más buena voluntad que se tenga, ni creo tampoco que pueda ser barata esa operación.

Sr. Bustamante. — Sería muy curioso eso; pero vaya a Estados Unidos y allí verá el señor senador que se hace con la mayor facilidad.

Sr. Villanueva. — Los chicos sobre los grandes, sí; pero no los grandes sobre los chicos.

Sr. García. — Yo no decía solamente, como me lo atribuía el señor senador por Tucumán, que el perjuicio que importa el transbordo se refería únicamente al flete, porque no es ese el mayor perjuicio, sino el ocasionado por el deterioro de las mercaderías y por la pérdida de tiempo.

En cuanto al sistema que insinuó el señor senador por Jujuy, adoptado en Estados Unidos, es un sistema adoptado allí en líneas construidas desde su origen por ese sistema. Entre nosotros, nos sucede lo mismo; entre nosotros no se puede adoptar el sistema de trasbordo de un vagón a otro, porque no hay vagones suficientes ni se traerán probablemente en muchos años a propósito para colocar unos encima de otros.

Ahora, en cuanto a que haya tantas o cuantas millas o kilómetros de ferrocarriles construidos en Estados Unidos, creo que puedo afirmar este hecho, sin temor de ser contradicho: que no hay ninguna línea principal en Estados Unidos en Europa que se divida en dos trochas diferentes.

Los caminos de trocha angosta que hay allí son diferentes ramales que se unen a vía principal y que le sirven de auxiliares para traer carga de diferentes puntos, o son líneas largas, como ha dicho el señor senador, de 400 ó 500 millas, para atravesar terrenos montañosos, en los cuales no se puede hacer ferrocarriles de otra manera sino con un costo inmenso. Pero nosotros nos encontramos en muy distinta condición, porque, con excepción del ferrocarril a

Chile, no hay ninguno que tenga que atravesar grandes montañas. Así es que los ferrocarriles que se han hecho en Estados Unidos, no son aplicables a nosotros, porque nos encontramos en condiciones muy distintas respecto a la posibilidad de hacer los ferrocarriles. Así es que debemos tomar por base los ferrocarriles existentes y proceder de acuerdo con el sistema que ya hemos adoptado.

Sr. Rawson. — No voy a discutir; voy a decir pocas palabras para explicar mi voto en favor de la trocha angosta, antigua convicción en mí que no puede ser modificada ni por los acontecimientos que han sobrevenido ni por las opiniones que he oído vertir contra aquella, que ha sido consagrada ya por una ley.

La trocha angosta es más barata; luego, debe ser preferida. Este es el argumento que domina toda la cuestión.

Los países nuevos con industrias rudimentarias, cuyos productos son, puede decirse, primitivos, necesitan medios de comunicación y de transporte baratísimos para levantarse y enriquecerse, so pena de permanecer en la estagnación, enclavados en la pobreza, en la incuria y en la ignorancia.

Los ferrocarriles de trocha ancha son ruinosos; no pueden ser soportados por los productos pesados y de poco precio, que son los únicos que del interior de la República buscan los mercados del litoral o la exportación para el extranjero; no pueden soportar las altas tarifas, que tienen que ser siempre altas por el costo excesivo de esos ferrocarriles.

El señor senador por Mendoza recordaba un incidente parlamentario que tuvo lugar cuando se trataba de la concesión del Ferrocarril Central.

Entonces se dijo: «hacer el Ferrocarril Central de una trocha diferente de la que tienen los ferrocarriles de Buenos Aires, es como establecer una muralla china entre Buenos Aires y las provincias del interior.»

Estaba yo presente cuando se hizo esa declaración, que quizá influyó mucho en el ánimo del Congreso, y aun del Poder Ejecutivo, para restablecer la trocha de cinco pies y seis pulgadas, que tenían los cuarenta kilómetros únicos que había construídos en la provincia de Buenos Aires. Estos cuarenta kilómetros construídos en Buenos Aires son los que han gobernado la cuestión económica de los ferrocarriles, a tal punto, que han hecho que la República se grave hasta ahora, y tal vez para siempre, con el exceso de costo correspondiente a estos cinco pies y seis pulgadas; trocha que no existe sino entre nosotros y en muy pocos países, y que

Septiembre 20 de 1875

está desechada en Estados Unidos, en Francia, en Inglaterra y en Alemania. Así es que esta especie de cadáver de siete pulgadas y media de más que tienen nuestros ferrocarriles sobre lo que debieran tener si hubiéramos procedido racionalmente, está consumiendo una gran parte del tesoro y de los esfuerzos de la Nación.

Pero es un error capital suponer que esta ha tenido su origen en aquella frase que recordaba el señor senador por Mendoza.

Si en vez de los cuarenta kilómetros que tenía Buenos Aires, hubiera tenido cuatro mil, el argumento hubiera valido relativamente; pero con los 40 kilómetros, y con falta de conocimientos prácticos sobre esta materia va a regir la economía de los ferrocarriles, en el sentido que acabo de indicar. Estados Unidos tenía sesenta mil millas de ferrocarril construídas y en ejercicio hasta el año 71, y a nadie se le ocurrió todavía construir ferrocarriles de los que se llaman de trocha angosta — no ya la trocha angosta de 4 pies 8 ½ pulgadas —, que es angosta comparada con la de siete pies. Se trata ahora, de la trocha verdaderamente angosta de un metro, o de 3 pies 6 pulgadas o de tres pies.

El primer movimiento que se hizo en ferrocarriles de esta trocha, fué el año 72, y cuando, con motivo de este debate, ha venido a mi conocimiento la considerable extensión de ferrocarriles de esta trocha que se han construído en los pocos años corridos hasta este momento, he quedado agradablemente sorprendido; me han admirado sus resultados.

¿Qué buscan los Estados Unidos? Buscan lo siguiente: Hace poco tiempo, ocho años lo menos, que se ha levantado un movimiento activo, casi febril, buscando lo que se llama *cheap transport*, transporte barato.

Estados Unidos, que tienen 75 mil millas de ferrocarriles; que tienen 27 mil millas de ríos navegables; que tienen una extensión de costas oceánicas considerable, también y que cuenta así con tantas mil millas de costas y ríos navegables en relación con el comercio; los Estados Unidos, tan ricos en medios de locomoción, tan ricos en su industria valiosa, se sienten amenazados de ruina, porque sus transportes son muy caros. Sin embargo, ¿qué transportes caros son éstos?

Los ferrocarriles sobran allí hasta 1 ½ centavos por toneladas por milla, mientras que los nuestros cobran cinco.

Ahora bien: este uno y medio centavos por tonelada por milla en Estados Unidos, parece que es excesivamente caro; y ¿cómo no ha de parecer así, señor presidente?

He aquí los datos que acabo de recoger de una memoria preciosa, presentada por una Comisión del Senado de la Unión, nombrada en el año 72, para investigar esta gran cuestión del transporte barato. Esta era una cuestión de salvación para aquel país, a tal punto, que el Senado nombró una Comisión de su seno, para que reuniera todos los datos y antecedentes que pudiera encontrar y estudiándolos presentar al Senado, y por consiguiente, al Congreso, un proyecto de resolución de esta cuestión.

La Comisión presentó un volumen de mil quinientas páginas, concretando su modo de ver sobre la cuestión, señalando los males y sugiriendo los remedios. Entre otras observaciones la Comisión hacía la siguiente: «Los Estados Unidos y Rusia, concurrían al mercado de Inglaterra con sus cereales». Estados Unidos preponderaban seguramente del año 64 al 68, inclusive.

El efecto es maravilloso y es de una enseñanza que no puede disimularse.

Si esta cuestión se pierde, como es probable, quedará, a lo menos, este recuerdo: no es malo, porque siempre es tiempo de volver atrás, cuando se reconocen los errores.

Estados Unidos concurrirían al mercado inglés con una masa de productos de 3.811.413 toneladas de trigo; mientras que Rusia sólo llevaba 1.421.304 toneladas en los años del 60 al 64, inclusive.

Llamó la atención el hecho de que Rusia llevaba una tercera parte de la masa de cereales con que Estados Unidos concurriría a las necesidades del mercado inglés.

Pero sucede que, en este intervalo, Rusia tiene el buen sentido de facilitar y mejorar sus vías de comunicación, primero ensanchando algunos ríos, a fin de favorecer la navegación, y en seguida y principalmente, construyendo ferrocarriles baratos y de trocha angosta, siendo la Nación — diré de paso — que los ha generalizado en mayor extensión. Y el resultado ha sido el siguiente, declarado por la Comisión del Senado de Estados Unidos, como un peligro, como un motivo de alarma para la Nación:

Del año 1868 al 72 inclusive, en igual número de años que la época anterior, Rusia ha llevado a Inglaterra 3.538.010 toneladas y Estados Unidos 4.493.771 toneladas. Rusia que, cuatro años antes, sólo concurría con una tercera parte de los productos, ha superado a Estados Unidos; y ¡ay de nosotros, decía el señor D... miembro informante de la Comisión! ¡Ay de nosotros si este estado de cosas continúa y las facilidades para la comunicación interna y el transporte barato de los productos del interior no nos salva de este conflicto! Llegará día y bien próximo

que Rusia domine en los mercados europeos con sus cereales y Estados Unidos tenga que abandonar su industria agrícola en cuanto ella exceda de las necesidades de su propio consumo.

Este hecho tan significativo y reciente, es producido por las mismas causas, por la misma cuestión, que estamos disutiendo ahora. Pero vamos a un caso más inmediato.

El que los ferrocarriles angostos son más baratos y que su explotación es más barata es cuestión resuelta y fuera de toda discusión con la experiencia práctica de los que la han ensayado.

Tengo conmigo un libro precioso, que contiene, entre otros documentos estimabilísimos, el informe de un comité de hombres eminentes en la ciencia como ingenieros, que fué nombrado en Junio del año 18 en San Luis, capital de Missouri, para discutir la cuestión relativa a la trocha angosta y responder a una docena de cuestiones relacionadas con ésta.

El comité, en un informe luminoso, lleno de datos y de cifras de estadística, que dejan satisfecho el espíritu hasta donde no puede serlo más, hasta la evidencia, resuelve favorablemente todas las cuestiones propuestas.

Entre ellas figuran las que he mencionado; figura la del transporte barato, la de la comodidad de los viajeros, la de la carga, el peso muerto y la fuerza de tracción necesaria; pero, como sería molesto leer todo esto, que sería, por otra parte, sumamente ilustrativo, me limitaré al hecho de las tarifas, que es el objetivo de todas estas investigaciones.

Nosotros hacemos ferrocarriles para traer barato los frutos del país; si no se satisface este objeto, mejor estamos con las mulas, los carros y carretas tucumanas. No es para andar más de prisa, ni para gozar el espectáculo de las perspectivas de la rapidez del movimiento.

El designio serio, económico, de los ferrocarriles como de cualquier otro medio que se lleve a cabo para facilitar la comunicación, es traer a fletes baratos los productos rudimentarios, pesados, groseros de nuestra industria.

Hay, pues, este punto principal, bien claro, en esta cuestión experimental, derivada de los diversos ferrocarriles que estos caballeros del comité han tenido la oportunidad de comparar aun con aquellos ferrocarriles anchos, pero baratísimos, como acabo de mencionarlo. Y bien: cuando los ferrocarriles baratísimos de Estados Unidos conducían la carga a razón de un centavo y medio por tonelada por milla, el ferrocarril del Denver a Río Grande, como el gran Ferrocarril de Toronto, que vienen del Canadá mismo, y no sé qué otros de trocha

angosta de Estados Unidos, conducen a un centavo; es decir, a una tercera parte menos del costo de tarifa, por milla, que en seiscientas millas, son trescientos centavos; esto es, tres pesos fuertes, que se ahorra el productor en forma de economía en el transporte; son tres pesos fuertes que se aumentan al valor del producto en el punto de partida, porque eso menos tiene que gastar para transportarse al mercado; son tres pesos fuertes que significan un aumento en la renta de los terrenos que han servido para producir la materia transportada.

Si una cuadra de terreno en Mendoza o San Juan, que es capaz de producir una tonelada de trigo o de harina, pudiendo venderse estos frutos allí mismo por tres pesos más, puesto que se ahorrarían tres pesos en su conducción, es como si ese terreno fuera una propiedad cuya renta excediera de tres pesos a la que antes producía; es decir, poniéndolo al interés más alto que se conoce entre nosotros; por lo menos cada cuadra tendría un valor de 80 a 100 pesos más de lo que ahora tiene. Este hecho es, señor, muy luminoso.

Ahora comparemos desapasionadamente, con las estadísticas, con las observaciones hechas a la mano, con la opinión de los hombres científicos y técnicos que han estudiado y se han responsabilizado sobre estos hechos; comparemos, digo, esta baratura de transporte en el transbordo y su costo.

El transbordo todos los días se está abaratando. En el Ferrocarril de Toronto se cobra, más o menos, dos centavos a la entrada de Estados Unidos por la frontera, y hasta diez centavos como máximo en algunos otros que están mencionados en el informe a que me refiero. Ese costo del transbordo es para llevar las mercancías de un carro a un tren.

Entonces, si en la tarifa para la conducción de las mercaderías en los ferrocarriles angostos se han economizado tres pesos fuertes, ¿qué importa que pague 10 centavos, que se deduzcan 10, 15 ó 20 centavos, que de ordinario cuesta el transbordo? Viene a significar bien poca cosa.

El hecho de la economía queda asegurado, a pesar del transbordo; el producto se levanta, se pone en movimiento hacia el mercado de consumo, por un costo de transporte mucho menor del que ordinariamente se paga.

Este es el hecho, y fuera de él no conozco otra cosa; y la prueba de que no es una simple teoría es que, siendo esta cuestión de trocha angosta tan reciente como lo he dicho, ha hecho ya, como se sabe, camino en el mundo.

El señor senador por Tucumán ha citado varios ferrocarriles ya establecidos y otros que están trabajándose, y yo, a mi vez, citaré los que recuerdo en este momento.

En la India, en Brasil, están apresurándose a construir ferrocarriles de trocha angosta. El ferrocarril a Petrópolis y el ramal que se llama de las basuras, que tiene ya 100 millas, es decir, como 160 kilómetros de trocha angosta que sirven admirablemente, según los informes que acabo de recibir de personas llegadas de allí.

Nuestras deficiencias, el límite de nuestro progreso, están en la mala disposición de las aguas en la República Argentina.

¡Oh! si tuviéramos ríos en el interior de esas pampas; si tuviéramos canales susceptibles de ser navegables, ¡qué riqueza se desenvolvería en el país! ¿Por qué? Por la misma razón, por ese mismo secreto: porque los ríos y los canales conducen la mercancía a precios mucho más baratos, aunque vayan con más lentitud. Eso no importa; y a propósito voy a citar un hecho que es interesantísimo sobre esta misma cuestión.

En Nueva York hay dos canales sucesivos, que se eslabonan y que llegan hasta el lago Erie, que tiene 900 millas de largo, y hay dos ferrocarriles que marchan paralelos a la vista de estos canales que llegan también hasta los bordes del lago y que tienen la misma distancia aumentada con algunas inflexiones del camino.

Y bien, señor: los canales sirven tan sólo durante siete meses y medio, porque en los cuatro meses y medio restantes, están congelados, mientras que los ferrocarriles andan día y noche con toda la potencia del vapor, con toda esa rapidez de movimiento, con ese lujo de poder que se le reconoce; sin embargo, la estadística enseña este hecho.

En el año 69, los canales de Nueva York condujeron un número de toneladas de un millón mayor que toda la capacidad cúbica de los buques estacionados en todos los puertos de la Unión. En diez años, del 60 al 69 inclusive, los canales de Nueva York condujeron nueve mil millones de toneladas por milla, mientras que los dos ferrocarriles, a pesar de su trabajo incesante, durante los doce meses del año, sólo condujeron siete mil millones de toneladas por milla.

¿Qué quiere decir esto? Mientras que los ferrocarriles conducen la carga en quince horas, los canales emplean muchos días de trabajo y de pena, de dificultades contra la lentitud, los tropiezos, con los riesgos comerciales consiguientes, porque, quizás, no llegue a tiempo

la carga; y sin embargo la baratura del transporte decide la cuestión.

La baratura, señor, da cifras que son incuestionables, que hacen decir a la Comisión del Senado americano que sólo los canales y los ferrocarriles baratos pueden salvar la riqueza y mantener el progreso de aquella gran nación.

La comisión que acabo de mencionar, aconsejó el sistema de canales para conectar, como ella decía, estos canales.

Con ese designio propone que se gasten ciento veinticinco millones de pesos en el transcurso de cinco años; y asegura que el primer año sería tal la baratura de transporte, que compensaría a la Nación de una suma mayor que los 125 millones que supone ha gastado en los cinco años.

No puedo, pues, apartarme de mis convicciones. Creo que el único medio de conseguir que, en el interior sobre todo, se desenvuelva la riqueza, se levante la industria, es abaratar las tarifas de transporte; el único medio de dar vitalidad a la industria es ofrecerle facilidad para conducir sus productos a los puntos donde han de ser consumidos.

En el censo nacional encuentro consignado este hecho: hay 28.000 ciudadanos nativos de Córdoba que están esparcidos por toda la República, y radicados en las diversas provincias, y sólo hay cinco mil y tantos de todas las provincias que están establecidos en Córdoba.

Hay este otro hecho que lo tengo de la estadística del movimiento de los ferrocarriles.

El número de pasajeros que va de Rosario al interior y el número de pasajeros que vienen, da una proporción tan alarmante, en el número de los que vienen, señor presidente, que uno se encuentra azorado delante de esa estadística, creyendo que se va a despoblar el interior de la República. ¿Por qué es esté desalojo de los vecinos de Córdoba, que han nacido y que se han criado allí, que tienen sus familias, sus amigos, sus costumbres, que deberían retenerlos allí, por qué se ven forzados a asir a buscar la vida en otra parte?

Porque no hay industrias, porque no hay medios baratos de transportes, porque el ferrocarril con sus altas tarifas ha servido hasta ahora muy poco como medio de desenvolver las industrias y de aumentar el bienestar, razón por la cual el inmigrante no se siente atraído a las regiones mediterráneas.

Este es el efecto de los ferrocarriles caros; este es el efecto de nuestros errores anteriores, en los que no debemos persistir. Tratemos, al contrario, con todas nuestras fuerzas, de corregir este error, no sea que, cuando tengamos

Septiembre 20 de 1875

CAMARA DE SENADORES

55ª Reunión. 1ª Sesión extraordinaria

5.000 millas de ferrocarriles caros, nos parezca demasiado tarde para volver atrás.

He dicho.

Sr. Villanueva. — No voy a contestar al señor senador por San Juan, porque me sería muy difícil hacerlo; pero me voy a permitir leer un párrafo solamente del informe pasado por la Comisión de Ingenieros al Poder Ejecutivo, que también trae cifras interesantes que no podemos desear.

Dice así:

«Aun dadas estas condiciones especiales cuando se trata de grandes líneas de interés general, en ninguna parte se ha pensado en reducir la trocha, sino que se ha tenido presente, ante todo, el gran principio de una uniformidad de la trocha, principio que no debe falsearse nunca, por ningún concepto, mientras la práctica de muchos años más de los transeurridos, no nos demuestre la conveniencia de abandonarlo.

«Hoy, por el contrario, se hacen sacrificios para poner grandes líneas del mismo ancho que las demás en Inglaterra y Estados Unidos, dando así la importancia debida al principio antes consignado, sin tener en cuenta para nada el del ancho de la trocha propiamente dicha.

«Esta importancia tiene su razón de ser. Existe la tendencia natural a hacer los transportes y viajes todo lo rápidos y cómodos que sea posible, y esto sólo se consigue evitando los transbordos y haciendo el movimiento de trenes sin solución de continuidad en cuanto posible sea.

«No entrará esta Comisión a hablar detenidamente de la operación del transbordo desde el punto de vista de los gastos que éste ocasiona, porque, además de haberse debatido con exceso, cree que no es el lado más importante que tiene. Bueno será, sin embargo, consignar un dato importante. En Francia se calcula que la economía que se produce por la supresión de transbordos en el solo artículo de carbón de piedra procedente de Prusia y Bélgica, asciende anualmente a más de 4.000.000 de francos. Pero las pérdidas de tiempo que se ocasionan y las averías y molestias que se producen han llegado a ser en Europa objeto de la más profunda atención por parte de las empresas, que han buscado el medio de resolver el problema por completo, dando así al comercio el mayor número de comodidades posibles y que redundan en su propio interés.

«Esto explica los contratos de intercambio de vagones, que hacen entre sí las compañías

vecinas, contratos que van reproduciendo de unas en otras en forma tal, que es muy frecuente ver llegar al extremo de una línea de trenes de mercancías con vagones de cuatro, cinco o más empresas, de las cuales sólo una empalma con la que los recibe.

«Esto significa ganancia en tiempo y dinero: simplificación del servicio, disminución de probabilidades de extravíos y ventajas marcadas para el comercio, que no necesita tener un representante o comisionista en cada uno de los puntos de empalme de líneas por donde han de pasar los artículos que expida o reciba.»

Sólo en carbón de piedra se ofrece en Francia esta gran economía que produce el transbordo. En seguida se dice que esta diferencia va a permitir traer nuestros productos del interior y llevar las mercaderías que allí se necesitan, beneficiadas con la diferencia de costo de la vía angosta. Este sistema que ha sido defendido por la palabra fácil del doctor Rawson sólo da una diferencia de 2.600 pesos en kilómetro; pero no se ha tenido en cuenta que el Ferrocarril a Tucumán tiene sus rieles de 41 libras, calculados para soportar locomotoras livianas, que tiene cuatro y tendrían que abandonarse, porque no tienen la fuerza de tracción necesaria para arrastrar carga de consideración y tampoco podrían rieles de 41 libras soportar el enorme peso de 37 toneladas que tienen las locomotoras nuevas para llevar la mitad de la carga que pueden conducir los ferrocarriles Central y Andino, de vías livianas, que tienen, sin embargo, 46 libras en yarda, que siempre es más resistente que la del ferrocarril a Tucumán.

Tenemos, entonces, que la baratura no existe porque ese ferrocarril, cuyos rieles son de 41 libras, va a tener que renovarse necesariamente desde que tengan que cambiarse los rieles por otros más pesados y esto va a absorber toda la economía que se podría obtener por la diferencia de costo.

No veo, pues, una ventaja para el país; creo que va a costar lo mismo que el ferrocarril que hemos dado por llamar de trocha ancha.

Yo insisto siempre en asegurar la paz en los pueblos del interior, ya que no pueden traer su trigo y demás productos porque no pueden competir con los pueblos del litoral, que tienen brazos y máquinas para ponerlos en condiciones industriales, porque nosotros no vamos a competir con Estados Unidos, que también vienen con sus productos a ofrecerlos por precios baratísimos, ya que no hemos de hacer com-

Septiembre 20 de 1875

petencia por la diferencia que resulte de 2.600 pesos en kilómetro que obtendríamos haciendo un ferrocarril en malas condiciones, como sería el de trocha angosta.

Sr. Cortés. — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — Invitaría a la Cámara a pasar a cuarto intermedio.

Sr. Rawson. — Es muy tarde.

Sr. Presidente. — Bien; tiene la palabra el señor senador por Córdoba.

Sr. Cortés. — Voy a ser breve para indicar las razones que, a mi juicio, deben tenerse en cuenta.

Nosotros, al votar esta ley, debemos proponernos, sin duda, facilitar la realización del ferrocarril a las provincias de Cuyo, y creo que, si votáramos la trocha angosta, la dificultaríamos mucho; creo, además, que este sería un grandísimo inconveniente para que la empresa pudiera realizarse en Londres. En Europa, y especialmente en Londres, se da muchísima importancia a la uniformidad de la vía; y como quienes podrían aceptar las acciones y fomentar esta empresa, serían los mismos accionistas del Ferrocarril Central y éstos no han de admitir que se cambie la trocha, si se establece la angosta, esto ya importaría poner un inconveniente insuperable para su realización.

No hace mucho tiempo que el Congreso sancionó una garantía para una línea que debía partir de la primera estación del Ferrocarril del Norte hasta la provincia de Córdoba; sé de cierto que esa empresa no ha podido realizarse en Londres por causa de haberse cambiado la trocha: están prontos los capitalistas a apoyarla, pero siempre que se dé la trocha ancha, de manera que el Ferrocarril Central pueda entrar hasta las caleras. Creo, pues, que en el caso presente va a ser un gravísimo inconveniente el cambio de trocha, que no ha de ser aceptado en Londres, y me he persuadido de que éste es el principal motivo por que el señor Clark ha pedido la uniformidad de la trocha, sabiendo que no establecerlo así sería un gran obstáculo.

El señor senador por Tucumán, tratando de fundar el dictamen sobre la trocha angosta, mencionaba un dato, tomado de «El Economista» francés. Es cierto, aunque creo que lo ha apreciado mal.

Dijo el señor senador que el año pasado se han construido en Norte América 3.200 millas de ferrocarril y de éstas 600 de trocha angosta. Entiendo que ha de haber querido deducir de ahí que la trocha angosta debía prevalecer;

pero es al contrario: es la trocha ancha, que es la que está en mayor número hasta ahora. Yo digo: entonces, ¿por qué prevalece en Norte América la trocha ancha? Hombres tan calculadores, ¿por qué se resuelven a gastar más, si es que gastando menos pueden tener los mismos o mayores provechos? Es claro que hay en esto equivocación. Puede ser que el ferrocarril de trocha angosta cueste menos; pero los gastos de explotación son mayores, ya por el aumento de vagones, de viajes, así como por el consumo de carbón. Si no fuera así, sería inexplicable que en Norte América siga prevaleciendo la trocha ancha, como se comprueba por el mismo dato que acaba de citar el señor senador.

Entonces, pues, imitemos nosotros el ejemplo de los norteamericanos, que son hombres de estudio, que tienen suficiente práctica en estas cosas, y puesto que ellos prefieren la trocha ancha, hagamos nosotros lo mismo y con más razón, señor presidente, cuando la línea de que tratamos es continuación de otra vía ancha, con la que se conseguiría la uniformidad que, como se ha demostrado perfectamente, tiene más ventaja que la angosta, por los inconvenientes que se han señalado.

Sr. Presidente. — Si no hay quien haga uso de la palabra, se votará.

—Se votó y resultó afirmativa.

Sr. Presidente. — La primera proposición a votar es si se ha de hacer este ferrocarril de trocha angosta, puesto que la Comisión sostiene esta trocha.

En el caso de que la Cámara no aceptase la trocha angosta, entrará la otra proposición.

Se va a votar.

Sr. Frías (U.). — No es la cuestión si la trocha ha de ser angosta, puesto que está contratada; la cuestión es si se hace la trocha ancha o no.

Sr. Presidente. — Yo quería hacer la votación ajustándome a la forma en que dictaminó la Comisión. Se votará, entonces, si la línea que debe construir por su contrato el señor Clark debe ser de trocha ancha o no.

—Votado, resultó afirmativa de 11 votos contra 9.

Sr. García. — ¿Negativa?

Sr. Presidente. — ¿Quiere el señor senador que se rectifique?

—Puesto nuevamente a votación, resultó afirmativa de 11 votos.

Septiembre 20 de 1875

CAMARA DE SENADORES

55ª Reunión. 1ª Sesión extraordinaria

Sr. Presidente. — Es afirmativa; hay veinte señores senadores y once han votado porque debe hacerse de trocha ancha.

Sr. Villanueva. — Entonces, debe entrar a discusión el artículo que propuse en substitución del que presentó la Comisión.

Sr. Presidente. — Hay una modificación introducida al artículo 30 propuesto por la Comisión, que no ha sido votada. Ha sido votada la moción del señor senador por Buenos Aires, respecto de la trocha; y parece que debe ser votado el artículo que propone la Comisión.

Sr. Villanueva. — Se ha resuelto la cuestión que estaba envuelta en este artículo. La mayoría de la Cámara ha dicho que la trocha debe ser de 1 metro 68 centímetros, y la modificación que he propuesto viene a decir eso.

Sr. Presidente. — Si no se refiere a eso, entonces sí.

—Se leyó.

«Artículo 20. — Que el ancho de la vía, en la línea de Buenos Aires a San Juan, sea de 1 metro 68 centímetros; esto es, igual al Ferrocarril Central Argentino y al Nacional Andino, de que esta línea vendrá a ser prolongación.»

Sr. Presidente. — Yo hago notar que ese artículo no substituye al de la Comisión.

Sr. Villanueva. — El Senado acaba de votar que ha de ser de vía ancha.

Sr. Presidente. — En la parte que se refiere a la trocha, el artículo de la Comisión tendría que variarse. Pero hago notar que es completamente distinto del artículo que está en discusión.

Sr. Colodrero. — A consecuencia de la votación que ha tenido lugar, de la cual ha resultado la adopción de la trocha ancha, va a sufrir una notable modificación la redacción del proyecto de la Comisión, redacción que no es fácil hacerla de una manera conveniente en este momento. Creo, por consiguiente, que sería oportuno suspender la discusión de este asunto hasta la próxima sesión.

—Apoyado.

Sr. Presidente. — Estando apoyada la moción del señor senador por Corrientes, está en discusión.

Si algún señor senador no hace uso de la palabra, se va a votar si se suspende la discusión del proyecto hasta la próxima sesión.

Sr. Colodrero. — También hago moción para que se levante la sesión.

Sr. Presidente. — ¿Es apoyada esta moción?

—Apoyada.

—Votado si se levantaba la sesión, resultó afirmativa, levantándose a las diez y media de la noche.