

36ª SESIÓN ORDINARIA. 12 DE SEPTIEMBRE DE 1907

PRESIDENCIA DEL DOCTOR BENITO VILLANUEVA

SUMARIO: I.—Asuntos entrados.

II.—A moción del señor Senador Maciá se retira el asunto referente a la **profundización del Río de la Plata**.

III.—Asuntos entrados.

IV.—Se aprueba una moción del señor Senador Ovejero disponiendo la sesión del martes próximo para tratar el proyecto en revisión acordando autorización para construir un **ferrocarril** del Valle de Lerma a Huaitiquina.

V.—A indicación del señor Senador Figueroa se fija la sesión del sábado próximo para tratar un despacho de la Comisión de Obras Públicas acordando fondos para practicar los estudios de un **ferrocarril** de Tinogasta a Famallá. A indicación del señor Senador Láinez se resuelve invitar a su discusión al señor Ministro del ramo.

VI.—Consideración de un despacho de la Comisión de Guerra, suspendido en la sesión anterior, en la solicitud de las nietas solteras del **General de la Independencia don Juan Gregorio de las Heras**.

VII.—Idem, de la Comisión de Legislación, en un proyecto de ley sobre creación de la **Dirección General de Ferrocarriles Nacionales** y la **Administración General de Ferrocarriles del Estado**. Se aprueba modificado.

VIII.—Asuntos entrados.

IX.—Consideración de un despacho de la de Hacienda en las modificaciones introducidas por la honorable Cámara de Diputados al proyecto de ley aumentando el capital del **Banco de la Nación Argentina**. Se aprueba.

X.—Idem, de la de Legislación en el proyecto de ley, en revisión, modificando varios artículos de la ley sobre **autenticación de actos públicos** judiciales de cada Provincia. Se aprueba.

XI.—Idem, de la de Obras Públicas, en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, pidiendo autorización para invertir hasta la cantidad de 100.000 pesos moneda nacional, para llevar a cabo **obras portuarias** en La Paz (Entre Ríos). Se aprueba.

XII.—Idem, de la misma, en el proyecto de ley, en revisión, referente a la adquisición y construcción de edificios para **oficinas nacionales en Tucumán**. Se aprueba.

XIII.—Idem, de la misma, en la solicitud de la empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, pidiendo se declare de utilidad pública la ocupación de los terrenos necesarios para la construcción de una **estación de cargas y dependencias** de la sección Gran Oeste Argentino, en la ciudad de Mendoza. Se aprueba modificado.

XIV.—Idem, de la de Hacienda, en el proyecto de ley en revisión aprobando el decreto del Poder Ejecutivo, de 11 de agosto de 1906, referente al pago a la señora **Mercedes B. de Danieri** de \$ 90.000 moneda nacional. Se aprueba.

XV.—Idem, de la de Presupuesto, en las solicitudes de los representantes de las **compañías mineras** establecidas en el país, pidiendo prorroga de los términos de la ley 3051. Se aprueba.

XVI.—Idem, de la de Presupuesto, en el proyecto de ley, en revisión, abriendo un crédito por 2.100 pesos moneda nacional para abonar a los señores **Francioni y Compañía** una provisión de tubos para calderas, con destino a las obras del Riachuelo. Se aprueba.

XVII.—Idem, de la misma, en el proyecto de ley, en revisión, abriendo un crédito por la cantidad de pesos 65.000 oro, para sufragar los gastos que ocasione la representación de la República en el **Congreso de La Haya**.

XVIII.—Idem, de la misma, en el mensaje del Poder Ejecutivo solicitando un crédito para el pago de jubilaciones y pensiones atrasadas. Se aprueba.

Septiembre 12 de 1907

CÁMARA DE SENADORES

36ª sesión ordinaria

Señores Senadores

Alvarado
 Alvarez
 Carreño
 Del Campillo
 Del Pino
 Figueroa
 Funes
 González
 Güemes
 Láinez
 Maciá
 Mantilla
 Ovejero
 Palacio
 Pinto
 Puccio
 Quiroga
 Soldati
 Terán
 Uriburu
 Villanueva (E.)
 Virasoro

En Buenos Aires, á los doce días del mes de septiembre de mil novecientos siete, reunidos en su sala de sesiones el señor Presidente provisorio y los señores senadores al margen consignados, se abre la sesión con inasistencia de los señores Garramuno, Mendoza, Olmos y Ugarte con aviso y Carbó, Godoy y Pérez con licencia.

Leída y aprobada el acta de la anterior, de diez del corriente, (35ª ordinaria), se da cuenta de los

I

ASUNTOS ENTRADOS

COMUNICACIONES OFICIALES

Buenos Aires, septiembre 11 de 1907.

Al honorable Congreso de la Nación:

Al remitirse á la consideración de Vuestra Honorabilidad el proyecto de presupuesto correspondiente al Ministerio de Obras Públicas para el ejercicio del corriente año, se incluyó una partida de 1.000.000 de pesos oro para el cumplimiento de la ley 4170 y de 2.300.000 pesos moneda nacional para atender á los gastos de conservación del puerto de la Capital, canales de acceso, abalazamiento y conservación de boyas.

Vuestra Honorabilidad sancionó la Ley de Presupuesto reduciendo las sumas solicitadas á 2.000.000 de pesos moneda nacional para el primero de los servicios enunciados y á 2.000.000 para el segundo.

El Poder Ejecutivo ha tratado de satisfacer las exigencias de los referidos servicios dentro de los recursos disponibles, pero han resultado de tal modo insuficientes que se ve obligado á solitar de Vuestra Honorabilidad los créditos de 530.000 y 250.000 pesos moneda nacional, respectivamente, á que se re-

fiere el adjunto proyecto de ley. Esas sumas exceden de la diferencia entre las partidas propuestas por el Poder Ejecutivo á Vuestra Honorabilidad, y á que se ha hecho referencia, y las votadas en el presupuesto por razón de elevación en los precios de los materiales necesarios para los trabajos á que están destinados, especialmente el carbón y los mayores jornales que han debido abonarse con arreglo á la suba general de los salarios experimentada últimamente.

El Poder Ejecutivo debe hacer presente á Vuestra Honorabilidad que al practicarse la distribución de los fondos asignados por el presupuesto para el cumplimiento de la ley 4170 en el presente año, se fijó una cantidad para las obras del puerto del Paraná, que no se invertirá totalmente y que en vista de estas circunstancias como la de ser conveniente á los intereses públicos la construcción de un muelle en el puerto de La Paz, pedido por el gobierno de la Provincia de Entre Rios, se solicitó de Vuestra Honorabilidad autorización para destinar aquellos sobrantes que suman aproximadamente 100.000 pesos moneda nacional en la realización de estos trabajos, pero aún cuando no mediara este gasto resultaría siempre un déficit de importancia para el cumplimiento de la referida ley.

En mérito á las consideraciones expuestas, el Poder Ejecutivo os solicita la sanción del adjunto proyecto de ley.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
 MASCHWITZ.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º.—Ampliase en la suma de pesos 530.000 moneda nacional el ítem 36, inciso 9, anexo I, y en pesos 250.000 moneda nacional el ítem 6, inciso 9 del mismo anexo del Presupuesto vigente.

Art. 2º.—Comuníquese, etc.

C. MASCHWITZ.

—A la Comisión de Hacienda.

VII

Sr. Presidente—Ahora se tratará el asunto que tiene moción de preferencia de la orden del día 33. El señor Ministro de Obras Públicas se encuentra en antecámaras y se le va á invitar á pasar al recinto.

—Entra al recinto y ocupa su banca el señor ingeniero Maschwitz.

—Se lee:

Honorable Senado:

La Comisión de Legislación ha estudiado el mensaje y proyectos de ley del Poder Ejecutivo creando la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales y la Administración General de los Ferrocarriles del Estado; y, por las razones que aducirá el miembro informante, os aconseja sancionar el primero en los mismos términos que ha sido proyectado por el Poder Ejecutivo y el segundo con las siguientes modificaciones:

Sustituir el artículo 3º por el siguiente: «Los materiales que sean necesarios introducir del exterior, destinados á la explotación, renovación y cuenta de capital de los ferrocarriles de propiedad de la Nación, serán libres de todo derecho de importación.»

Suprimir los artículos 4º y 6º, dando en consecuencia á los que llevan los números 5º, 7º y 8º la numeración de 4º, 5º y 6º respectivamente.

Sala de la Comisión, septiembre 4 de 1907.

Palacio—Soldati.

Buenos Aires, de Agosto de 1907.

Honorable Congreso de la Nación.

Al someter á la consideración de Vuestra Honorabilidad el proyecto de ley creando la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales, y que á pedido del Poder Ejecutivo se ha servido dejar de tomarlo en consideración,

se tuvo en cuenta principalmente la necesidad cada día más sentida de dar á los ferrocarriles de propiedad del Estado la autonomía necesaria á fin de que puedan desarrollarse económicamente en la forma más amplia posible.

El medio más propicio á juicio del Poder Ejecutivo para la consecución de este fin, es la creación de una repartición que se encargue exclusivamente de la administración de aquéllos, y en tal concepto el proyecto de ley retirado llenaba esos requisitos.

Sin embargo, las funciones que por él se asignaba á la Dirección General de Ferrocarriles, que por una parte tenía á su cargo la administración de los ferrocarriles del Estado y por la otra la de velar por el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias de los ferrocarriles, presentaban el inconveniente que el Poder Ejecutivo cree subsanado con los dos nuevos proyectos que, en sustitución del primero, remite á vuestra consideración, de que una misma repartición fuera la encargada de vigilarse así misma en la observación estricta de aquellas disposiciones, que afectan con tanta frecuencia las relaciones privadas entre el público y el ferrocarril, tomado éste en su carácter de empresa.

Conceptúa el Poder Ejecutivo que es necesario también rodear de todo el ambiente de neutralidad necesario á la repartición que se encargue de vigilar el cumplimiento de la Ley de Ferrocarriles, á fin de que ella tenga el respeto que se merece para que empresas y particulares acaten sus decisiones con la conciencia de que ellas vienen inspiradas en el más alto espíritu de imparcialidad, pues si fuera la misma oficina quien vigilara á los ferrocarriles en sus funciones de empresa y quien á su vez los defendiera y representara, perdería su prestigio, ya que las relaciones de derecho entre el ferrocarril y el público dan tan frecuentemente motivos á interpe-laciones administrativas en las que la repartición encargada de hacer cumplir la Ley de Ferrocarriles ejerce funciones realmente judiciales. Aunque quisiera despojarse de tal carácter de representante de una empresa, no podría nunca fallar con entera independencia de acción.

Es pues indispensable dividir esas funciones, de manera que ellas sean ejercidas por reparticiones independientes unas de otras, y á ese fin el Poder Ejecutivo tiene el honor

de solicitaros la sanción de los dos adjuntos proyectos de ley, creando el uno la Dirección General de Ferrocarriles, que por mandato de la ley número 2873 debe existir, y el otro la Administración General de los Ferrocarriles del Estado.

Respecto al primer proyecto, las ideas antes mencionadas bastarán á la alta ilustración de Vuestra Honorabilidad para que se sirva acojerlo favorablemente.

En cuanto al segundo, de su lectura se desprenden las razones de la proyectada creación. La defensa de los ferrocarriles de propiedad del Estado y su custodia debe estar á cargo de una repartición especial que, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, tenga á su cargo toda la parte comercial y financiera de los mismos.

La acción conjunta y uniforme sobre esas líneas dará á conocer sus necesidades reales, á la par que la organización más conveniente, y dando á esa repartición facultades y atribuciones propias espera el Poder Ejecutivo que los ferrocarriles del Estado alcancen el nivel de los de propiedad privada.

Hoy por hoy, no obstante que el Ministerio de Obras Públicas ejerce la superintendencia en las administraciones de dichos ferrocarriles, éstos se desarrollan sin embargo individualmente, perdiéndose por tanto la fuerza que de la acción conjunta podría y debe resultar.

El Poder Ejecutivo espera que Vuestra Honorabilidad querrá acoger favorablemente estos dos proyectos de ley, prestándoles la sanción consiguiente.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
C. MASCHWITZ.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º—Créase, bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas, la Administración General de los Ferrocarriles del Estado.

Esta administración estará á cargo de una comisión compuesta de un administrador general, presidente, y tres vocales que serán:

Un ingeniero principal.

Un superintendente general de tráfico.

Un contador general.

Art. 2º—Los deberes y atribuciones de la comisión son los siguientes:

- a) Entenderá en todo lo referente á la explotación de los ferrocarriles de propiedad de la Nación.
- b) Nombrará y removerá el personal de empleados, tanto del servicio técnico como del administrativo.
- c) Tendrá á su cargo la parte financiera de los ferrocarriles del Estado; distribuirá las cantidades que vote el honorable Congreso, pudiendo, con autorización del Poder Ejecutivo, disponer del saldo de productos que resulte, cubierta la suma votada, con el objeto de atender refuerzos de gastos de explotación, de la renovación y de las obras que por su naturaleza correspondan á cuenta capital, debiendo hacerse las rendiciones de cuentas anuales que se relacionen con los productos y fondos invertidos en los ferrocarriles del Estado, en la forma que establece la ley número 3896, la cual queda en vigencia en todo lo que no se oponga á la presente.
- d) Someterá anualmente á la aprobación del Poder Ejecutivo el presupuesto de gastos para la explotación de cada ferrocarril, incluyendo el costo de las obras nuevas que sean necesarias en el mismo período, la estimación aproximada del producto de las líneas y reservas para:
 - Reclamos y accidentes.
 - Seguro contra incendio.
 - Socorros médicos y protección.
 - Fondos de renovación de vía.
 - » » » » obras de arte.
 - » » » » talleres y tren rodante.
- e) Autorizará obras en caso de carácter urgente, y fuera de presupuesto, con cargo de dar cuenta inmediatamente al Poder Ejecutivo.
- f) Tendrá á su cargo la compra de materiales y artículos de consumo para la explotación, renovación y de cuenta capital, dentro y fuera del país y en la forma que lo juzgue más conveniente, de acuerdo con lo establecido en la ley número 3896.
- g) Resolverá todo lo relativo á los trabajos que fuere necesario llevar á cabo

para ampliar ó mejorar las obras existentes, y ordenará su ejecución, previa aprobación de los presupuestos y planos por el Poder Ejecutivo.

- h) Dictará los reglamentos de servicio interno.
- i) Establecerá los sueldos y jornales del personal de empleados y obreros.
- j) Presentará anualmente al Ministerio de Obras Públicas una memoria detallada del resultado de la explotación de los ferrocarriles del Estado, de las condiciones de las líneas y de las obras nuevas que se hayan ejecutado, sin perjuicio de los informes especiales que el servicio requiera ó que le fueran pedidos por el Ministerio de Obras Públicas.
- k) Tendrá á su cargo los antecedentes de contabilidad de las líneas, como así mismo el contralor en todos sus derivados.
- l) Tendrá la representación del Poder Ejecutivo en todas las operaciones pendientes, de la explotación de las diferentes líneas del Estado, en todo pleito, arbitraje, contratos, compras de tierras y reclamos á que ella dé lugar, así como las relaciones con el público y demás empresas de ferrocarriles.

Art. 3º—Los ferrocarriles de propiedad nacional estarán exentos de todo impuesto nacional, provincial y municipal vigente ó que en el futuro se creare, y los materiales que sea necesario introducir del exterior destinados á la explotación, renovación y cuenta de capital, serán libres de derechos de importación.

Art. 4º — Decláranse de utilidad pública los terrenos necesarios para el ensanche de vías, edificios, talleres y demás instalaciones de los ferrocarriles de propiedad de la Nación y autorízase á la Comisión Administradora de los Ferrocarriles del Estado para firmar las escrituras de expropiación en representación del Poder Ejecutivo. Las declaraciones de utilidad pública no podrán llevarse á la práctica sin previo decreto del Poder Ejecutivo que así lo establezca en cada caso, y en vista de los planos respectivos.

Art. 5º—La Comisión Administradora formulará las tarifas y horarios que someterá á la aprobación de la Dirección General de Ferrocarriles, de acuerdo con lo que dispone la ley número 2873.

Art. 6º—Los ferrocarriles del Estado quedan sujetos á las disposiciones de la Ley General de Ferrocarriles y reglamentos existentes ó que se dictaren en igualdad de condiciones á los ferrocarriles de propiedad particular.

Art. 7º—El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 8º—Comuníquese, etc.

MASCHWITZ.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º—Créase la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales á que hace referencia la ley número 2873 y que dependerá inmediatamente del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 2º—Esta dirección estará á cargo de un directorio que se compondrá de

- Un director general (ingeniero) presidente.
- Un inspector general (ingeniero) de vía y obras.
- Un inspector general (ingeniero) de estudios y proyectos.
- Un inspector general (ingeniero) de construcciones.
- Un inspector general (ingeniero) de talleres, tracción y movimiento.
- Un inspector general (ingeniero) de tarifas y estadística.
- Un inspector general administrativo.

Art. 3º—Serán deberes y atribuciones de la Dirección:

- 1º—Cumplir y hacer cumplir la Ley General de Ferrocarriles número 2873 y las que en adelante se dictaren relativas á ferrocarriles.
- 2º—Tener á su cargo el estudio, proyecto y construcción de los ferrocarriles por cuenta de la Nación, como también la inspección de la construcción y explotación de todo ferrocarril de jurisdicción nacional.
- 3º—Proponer al Poder Ejecutivo la construcción de nuevas líneas férreas, ramales, estaciones y demás dependencias cuando crea que lo exige el mejor ser-

vicio de los ferrocarriles y las necesidades de la industria.

- 4º—Informar sobre la aprobación de estudios y proyectos de las vías férreas presentados al Poder Ejecutivo ó al Congreso y aprobar directamente los planos de detalle siempre que éstos no modifiquen fundamentalmente el proyecto general aprobado.
- 5º—Estudiar lo relativo á la compra de materiales para los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la Nación interviniendo en la compra de los mismos.
- 6º—Intervendrá en los contratos parciales relativos á esas construcciones y firmará en representación del Poder Ejecutivo las escrituras de terrenos destinados á las obras en ejecución. Podrá también efectuar directamente la compra de útiles destinados á sus oficinas hasta la suma de un mil pesos moneda nacional (\$ 1.000 m/n) y dentro de las cantidades que su presupuesto les asigne.
- 7º—Vigilar, en general, que todo el material fijo y rodante que se emplea en la construcción y explotación de ferrocarriles de jurisdicción nacional tenga la uniformidad técnica indispensable para el intercambio del tren rodante en las diferentes líneas del país.
- 8º—Informar sobre la aprobación de las tarifas básicas de los ferrocarriles en general, y aprobar directamente toda modificación de las mismas, dentro de los límites de las tarifas básicas aprobadas por el Poder Ejecutivo.
- 9º—Aprobar los horarios.
- 10.—Resolver los reclamos que se formulen contra las empresas en conformidad con la ley y reglamento de ferrocarriles vigentes ó que se dictaren.
- 11.—Determinar periódicamente el tren rodante que debe mantener en servicio ordinario cada ferrocarril nacional, en relación al movimiento normal de pasajeros y carga entre los diversos puntos que ligase.
- 12.—Fijar los nombres de las estaciones de los ferrocarriles nacionales y cambiar los nombres actuales que ofrezcan confusión, debiendo dar preferencia al de los lugares en que estén situadas y á los nombres históricos.

- 13.—Proponer al Ministerio de Obras Públicas el nombramiento y remoción de los empleados de su dependencia, pudiendo suspenderlos por su propia autoridad por un término que no exceda de dos meses.
- 14.—Exigir de las empresas la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y para la conservación del orden público.
- 15.—Hacer detener y someter al juez competente á los individuos que se hallasen en el caso previsto por el artículo 69, inciso 18 de la Ley General de Ferrocarriles.
- 16.—Constituida en tribunal procederá á aplicar ó exonerar las multas de que se hayan hecho pasibles los ferrocarriles, por falta de cumplimiento á los reglamentos ó leyes que rijan la materia.
- 17.—Examinar y contralorear las cuentas de los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la Nación.
- 18.—Examinar y proponer anualmente al Ministerio el capital, como así mismo contralorear el monto de las entradas brutas y líquidas de cada empresa de jurisdicción nacional, á cuyos efectos éstas están obligadas á suministrar los datos que establece el artículo 74 de la Ley General de Ferrocarriles.
- 19.—Informar al Poder Ejecutivo sobre los materiales que son necesarios para la construcción y explotación de los ferrocarriles.
- 20.—Formar anualmente una estadística general de ferrocarriles acompañada de los mapas y documentos ilustrativos que correspondan, de acuerdo con el artículo 69 de la Ley General de Ferrocarriles, y elevar también al Ministerio de Obras Públicas una memoria sobre el movimiento administrativo habido durante el año anterior, consignando los trabajos realizados y proponiendo las mejoras que crea conveniente introducir.
- 21.—Intervendrá en las diferencias entre las empresas y sus empleados en casos de controversia sobre salarios, horas de trabajo ó condiciones del mismo, resolviéndolos directamente por medios conciliatorios ó mediante la cons-

titución de tribunales arbitrales, siendo entendido que el abandono del trabajo sin aviso previo de treinta días, será penado según lo determina el artículo 84 de la ley número 2873.

Art. 4º—Todo asunto de carácter fundamental, á juicio del Director General de Ferrocarriles, como todo acto que importe efectuar un gasto, será sometido á la consideración de un consejo presidido por el mismo, y del cual formarán parte los inspectores generales, siendo necesario para formar *quorum* la asistencia de, por lo menos, el presidente ó quien haga sus veces y tres inspectores generales. En el caso de ausencia obligada del Director General, éste será representado por el inspector general más antiguo.

Art. 5º—El Poder Ejecutivo reglamentará la aplicación de la presente ley.

Art. 6º—Todas las disposiciones existentes que se relacionen con ferrocarriles y que no se opongan á la presente ley quedan subsistentes ó incorporadas á las funciones de esta nueva Dirección, derogándose las que se opongan á la presente ley.

Art. 7º—Comuníquese, etc.

MASCHWITZ.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Soldati—Pido la palabra.

Siendo estos proyectos, á la vez, correlativos y concurrentes, conviene, para la claridad y brevedad, informar sobre ambos, pues, en realidad, constituyen uno solo: la creación de una repartición especialmente encargada de todo lo relativo á ferrocarriles.

Esta repartición es necesaria y apenas se concibe que no exista ó que, habiendo existido, haya sido suprimida. En efecto, la Ley General de Ferrocarriles la supone, como que á ella le encomienda vigilar todo lo que á ellos se refiere, tanto los de empresas particulares, como los de propiedad de la Nación. Pero, para que su acción sea eficaz, es indispensable que esté dotada de las facultades para tomar todas las medidas que tiendan al mejor servicio,

evitándose largas tramitaciones, inútiles y perjudiciales, concediéndole autonomía suficiente, á fin de que pueda conseguir que los ferrocarriles de la Nación marchen con la misma regularidad y precisión que los de las empresas particulares.

Esto ha de obtenerse, demostrando así que el Estado puede y debe ser buen administrador, como puede fundamentalmente suponerse, *a priori*, desde que no existen razones, lo bastante poderosas, para creer lo contrario; siempre que los encargados de designar los funcionarios, que han de aplicar la ley, los elijan entre los verdaderamente idóneos, intelectual y moralmente, preparados y honestos, como lo son, por lo general, los de las empresas particulares.

A primera vista, parece que fuera suficiente la creación de una sola oficina, pero, si los señores senadores leen atentamente el proyecto, verán fácilmente que son, en realidad, convenientes las dos ramas: una encargada de la administración general y la otra de la dirección de ferrocarriles.

Si solo existiera esta última, esta repartición se vería obligada á ejercer funciones contradictorias; porque estándole encomendado, por la ley general, la vigilancia del cumplimiento de la misma, tanto en lo referente á las empresas particulares, como á los ferrocarriles de propiedad nacional, y teniendo, por otra parte, por los artículos 71, 72 y 73, atribuciones judiciales, se encontraría en el caso, muy frecuente, de ser á la vez juez y parte.

La defensa de los intereses nacionales, en lo que se refiere á las vías de su propiedad, debe estar encomendada á otra oficina: la administración general de ferrocarriles, que, á su vez, tendrá á su cargo todo lo relativo á la parte financiera de los ferrocarriles nacionales, la facultad de nombrar y remover el personal, para que pueda responder dignamente á sus funciones; disponer de los fondos que se votan en el presupuesto y

distribuirlos, en la forma que lo considere conveniente, para el mejor funcionamiento de los ferrocarriles; autorizar obras de carácter urgente y la clase de trabajos que sean necesarios para ampliar ó mejorar los existentes.

Por su parte, la dirección de ferrocarriles, vigilará por el cumplimiento de la ley general y tendrá á su cargo el estudio de los proyectos y la construcción de los ferrocarriles de la Nación, así como informar sobre la aprobación de los estudios y proyectos de vías ferreas que se soliciten al honorable Congreso.

De este modo existirán dos ramas, de una misma repartición que, desempeñando funciones armónicas, dará seguramente el resultado deseado; una correcta y eficaz administración.

Actualmente, en realidad, se puede decir que no existen sino empleados que desempeñan funciones que no tienen razón de ser fundadas en disposiciones legales y que han dado origen á frecuentes conflictos con las empresas, que han llegado hasta desconocer su autoridad, como, por ejemplo, cuando se han tomado medidas de carácter penal ó coercitivo, porque la Ley General de Ferrocarriles, como decía antes, confiere esas funciones á la Dirección general que hoy no existe.

En particular daré las explicaciones que soliciten los señores senadores.

—Se aprueba en general el despacho.

—En particular se aprueba el artículo 1º.

—Se leen las bases a y b.

Sr. Maciá—Este artículo comprende muchas atribuciones y hago indicación para que se vote por incisos, dándose por aprobados los que no sean observados.

Sr. Presidente—No habiendo oposición, así se procederá.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Se darán por aprobados los incisos leídos.

—Se lee el inciso c.

Sr. Figueroa—Pido la palabra.

Declaro que por la forma en que se ha traído al debate esta ley, por una moción de preferencia, no había leído este proyecto para poder darme cuenta del mecanismo y desearía una explicación del señor miembro de la Comisión sobre esta base. ¿A qué ley se refiere este inciso?

Sr. Soldati—Es la ley llamada de autonomía de ferrocarriles nacionales que establece precisamente la inversión que se ha de dar al producto de la explotación de los mismos, es decir, en los gastos de explotación, conservación y renovación de las vías y tren rodante.

Sr. Figueroa—Voy á votar en contra de esta última parte del inciso.

Esa ley ha sido muy criticada. En este país y en la administración pública hay la tendencia de descentralizar las cuentas, de tal manera, que no se sabe nunca cuales son los verdaderos gastos de la administración pública, como se sabría si estuvieran sometidos al control de una sola contaduría. Yo creo que la Contaduría Nacional es la que debe revisar todas las cuentas de la administración, sin que ninguna pueda ser sustraída á su control. La ley á que se refiere el señor Senador, fué una ley muy criticada por la memoria del Ministerio de Hacienda de aquella época, que no recuerdo exactamente, porque recién leo este proyecto y, por lo tanto, no puedo traer á la consideración del Senado todos los antecedentes.

El hecho es, que en el presupuesto de este año se ordena también que se ingrese á Tesorería el producto de los ferrocarriles.

Yo no me explico, señor Presidente, esta insistencia del poder administrador de querer substraer de la Contaduría la cuenta de esta administración: no me

explico, porque es ella la que controla toda la percepción; de manera que yo he de pedir al honorable Senado que reflexione sobre estas cosas y no le preste su aprobación á este artículo en la parte á que se refiere.

Suprimir esta parte y suprimir la facultad de invertir los sobrantes que tenga en otros objetos, cualesquiera que sea.

Y, á propósito, se me ocurre una idea: en la improvisación no es posible condensar bien todos los antecedentes en un asunto tan delicado y tan difícil.

La ley de pensiones y jubilaciones dice que se forma el montepío con los descuentos de un mes del sueldo de los empleados que recién entran á la administración y con los sueldos de los empleos que no se proveen.

No ha pasado mucho tiempo y ya el año pasado al Ministerio de Guerra se le autorizó á que con los sobrantes pudiesen atender los aumentos del ejército, y á cercenar los del Ministerio de Marina y ahora tenemos que también se va á disponer de los sobrantes de los empleados de ferrocarriles.

De manera, que tenemos también violada la ley por estos hechos.

La inversión debe ser exacta: cuando se destina una cosa para gastos y para sueldos debe ser para esos gastos y para esos sueldos, y es este el control que hace la Contaduría.

De modo que aquella ley, que tanto se criticó en esa parte, no ha dado buenos resultados y la prueba la tenemos en el estado mismo en que se encontraban los ferrocarriles del Estado, en que se nos decía que habían triplicado sus rentas cuando esto no era exacto, crítica que ha motivado á que en la Ley de Presupuesto se derogue la obligación de esta como es fácil comprobar por la Ley de Presupuesto; la que no tengo á la vista.

De manera que yo desearía que la Comisión meditara sobre todas las con-

secuencias á que puede dar lugar este artículo en la parte que he criticado, respecto á poder disponer de los fondos sobrantes y en la parte que dispone que queda en todo su vigor la ley 3896, en todo lo que no se oponga á la presente.

Aquella ley dispone que las cuentas se rindan directamente al Congreso, sin intervención de la Contaduría General. Es ella la que tiene los medios, los elementos, la preparación necesaria para recibir las cuentas.

Sr. Ministro de Obras Públicas

—Pido la palabra.

No se interpreta bien la parte del artículo que establece que se podrá disponer del saldo del producto. No se trata absolutamente en este caso de invertir la suma que el honorable Congreso vote cada año para gastos de explotación con otros fines, sino que, se dispone que si hay una diferencia entre el cálculo de recursos de lo que va á producir y lo que se autoriza á gastar, ese saldo de productos que resulte una vez cubierta la suma votada por el Congreso, es al que se refiere el artículo, que podrá invertirse en obras imprevistas, á las cuales hay que atender muchas veces no solo sin autorización del honorable Congreso sino también del mismo Poder Ejecutivo. Sucede muy á menudo, sobre todo en el Norte, en la época de las grandes lluvias, que se producen interrupciones en la vía á causa de la destrucción de los terraplenes ó de la caída de un puente, obras que necesariamente tienen que ser reconstruidas con la mayor diligencia, so pena de interrumpir el tráfico; no se las puede prever y menos presupuestar.

Esta clase de gastos, que no pueden ser previstos en ningún presupuesto y menos en los de los ferrocarriles, sean ellos particulares ó del Estado, es forzoso atenderlas y habilitar á la Administración para que pueda efectuarlas.

Una vez formado el fondo de reserva servirá para la renovación de vías,

obras de arte, talleres y tren rodante, que figura en otro de los artículos, recién será el momento de regularizar de otra manera las cuentas; pero, mientras esto no suceda, es preciso poder hacer uso del exceso que resulte una vez cubierto el presupuesto de gastos, en la forma amplia que el proyecto lo establece.

No se trata de disponer de fondos que, por ley especial, corresponden á la Caja de Pensiones y Jubilaciones; absolutamente no, señor Presidente, y el asunto es completamente distinto á la interpretación que le da el señor Senador por Catamarca, quien padece de una confusión en este caso.

En cuanto á la rendición de cuentas, la ley 3896 ha prestado hasta ahora servicios excelentes, muy al contrario de lo que manifiesta el señor Senador, se la complementa con esta, á fin de que en la práctica pueda producir todos los beneficios que se tuvieron en vista al dictarla. Ella fué proyectada por mi distinguido antecesor, el doctor Emilio Civit; fué sancionada en 1900, y por su artículo 10 dispone lo siguiente:

«Anualmente se pasará á la Contaduría un estado detallado de las entradas y gastos de los ferrocarriles del Estado.»

Luego la Contaduría interviene, tiene el derecho de pedir cuanto dato crea conveniente y de hacer la crítica, etc., que fuere del caso. De manera, pues que no hay el peligro que cree ver el señor Senador.

A los administradores de los ferrocarriles del Estado, que son dignísimos defensores de los bienes que les están confiados, por este artículo, lo que se propone, es habilitarlos á que procedan como lo hacen los de las empresas de ferrocarriles particulares, dentro de límites racionales que les permitan efectuar administración; y, recién después de efectuado esto, sería el momento de criticar su acción.

El artículo, señor Presidente, tal cual ha sido despachado por la Comisión y propuesto por el Poder Ejecutivo, es lo

racional, es la base de todo el proyecto, y pido á la honorable Cámara quiera sancionarlo sin enmienda alguna.

Sr. Figueroa—Pido la palabra.

Sr. Soldati—Yo la habia pedido antes y creo que me corresponde.

Sr. Presidente—La tiene el señor Senador por Tucumán.

Sr. Soldati—La Comisión no modifica en lo más mínimo el artículo. No está en discusión la ley 3896: se halla en vigencia. Por otra parte, se ha demostrado, como lo afirma el señor Ministro, que, en la práctica, ha dado excelentes resultados y este artículo se basa en las disposiciones de la misma.

No se violan las prescripciones de la ley de Montepío Civil, porque se faculta á la Administración de Ferrocarriles, no á invertir los sobrantes de presupuestos, que son los afectados á esa ley, sino los sobrantes de los productos de las líneas nacionales; y esto es necesario, para que sea posible el mejoramiento de los servicios de los ferrocarriles del Estado, la oportuna acción, sea para reparaciones, renovación ó ampliación de materiales ó máquinas, realización de obras urgentes ó imprevistas, etc., etc., sin las largas y perjudiciales tramitaciones de ahora. Un ejemplo, de los muchos que podrían citarse, demostrará al honorable Senado, la más que conveniencia, necesidad, de conferir, á la administración, las facultades contenidas en el artículo que defiende.

Hace un año dejóse sentir un largo período de sequía al norte de la República, haciéndose necesario que, por ferrocarril, se condujera el agua, en estanques, para proveer á las poblaciones, situadas en el trayecto de las líneas nacionales. El administrador solicitó del Ministerio, con la urgencia que es de suponerse, los elementos requeridos, y, con las tramitaciones y dilaciones en uso, no pudieron obtenerse oportunamente, viéndose verdaderas caravanas de emigrantes, que abandonaban los

obrajés, para ir en busca del agua á otras regiones; felizmente el cielo se apiadó de los trabajadores y la lluvia, no el Poder Ejecutivo, solucionó la angustiosa situación.

Todo esto puede evitarse con el artículo que se intenta modificar y no es posible conseguirlo si no se dá recursos y facultades suficientes á la administración, los mismos que tienen las administraciones particulares.

En cuanto á la rendición de cuentas, se hace y debe hacerse, como lo dice la ley 3896, ante el honorable Congreso.

No solo no veo peligro, sino que es necesario se deje el artículo tal cual está en el proyecto.

Sr. Figueroa—Pido la palabra.

Me parece, señor Presidente, que están en un error los miembros de la Comisión y el señor Ministro.

Por esta ley 3827 los ferrocarriles disponen de las sumas sobrantes de sus entradas y las cuentas se rendían al Congreso. No intervenía la Contaduría; y esto mereció una crítica muy severa del ministerio del doctor Rosa, que figura en la memoria de aquella repartición y que siento no tener á la mano.

En años anteriores enviaron al Congreso las cuentas de la administración de los ferrocarriles y la Comisión del Interior las despachó aprobándolas sin que hubiera intervenido la contaduría del Congreso.

Por moción del que habla se pasaron esas cuentas á ella y están aún sin despacharse.

Todo esto demuestra los inconvenientes de no rendir cuentas á la Contaduría Nacional, la que tiene el personal necesario y competente, como ninguna otra repartición puede tenerlo, y es la que está llamada, por la Ley de Contabilidad, á intervenir con eficacia.

El presupuesto actual contiene el siguiente artículo: «El producido de los ferrocarriles del Estado ingresará á la Tesorería Nacional, etc.»

Este artículo suspendía los efectos de

aquella ley que contenía la misma disposición cuya supresión he propuesto.

La razón que tiene y que dá el señor Senador, de que el Ministerio no tiene fondos, á veces, me hace recordar el caso de aquella persona que se estaba ahogando y que otro, un inglés, que lo veía, no le ayudaba porque no le había sido presentado. El Poder Ejecutivo tiene fondos, tiene todo lo que necesita hace acuerdos y puede proveer de dineros.

Cuando un caso realmente imprevisto, como el de una creciente que se lleva un puente ó destruye una alcantarilla lo requiera para no suspender el tráfico, yo no quiero tampoco que se sustraigan de la Contaduría General la rendición de cuentas de esa inversión de fondos.

Sr. Ministro de Obras Públicas

—Pero si la ley lo dispone: que el producto vaya á la Tesorería General.

Sr. Figueroa—Sí, señor; después que han gastado todo lo que les ha parecido, que vaya el sobrante; y por eso es que siento no tener aquí la memoria del doctor Rosa. Por eso haría la indicación de que se suspendiera la consideración de este inciso hasta la sesión próxima.

No quiero interrumpir la discusión; pero creo que los señores senadores están en error al crear otra vez este artículo que es inconveniente, por los resultados que ha dado. Estoy de acuerdo con el resto de la ley, menos en esta parte.

Lo que yo deseo es que, si hay sobrantes, ingresen á Tesorería, de donde pueden ser sacados para invertirlos en las obras imprevistas; y, á la vez, que las cuentas se rindan á la Contaduría Nacional y no al Congreso, prescindiendo de aquella, á la cual la Administración de Ferrocarriles le pasa un estado, como quien dice: «Le comunico á usted esto.»

Entiendo que esto es lo que se hace en virtud de aquella ley cuya disposi-

Septiembre 12 de 1907

CÁMARA DE SENADORES

36ª sesión ordinaria

ción se repite en esta otra que estamos tratando.

Sr. Soldati—No se trata de substraer á esta repartición de la obligación de suministrar los datos que todas las reparticiones tienen la obligación de suministrar.

Si el señor Senador desea que se ponga en el artículo esa disposición aunque debe hacerse la rendición al Senado por la ley 3896 y quiere que se pasen las mismas cuentas á la Contaduría, yo no tengo inconveniente; pero toda la argumentación del señor Senador no es sino lo que dijo al principio y no ha demostrado que sería más conveniente privarla de las facultades de autonomía que le concede la ley 3896. El señor Senador puede hacer la indicación que le parezca; pero no puede dejar de estar vigente esta disposición mientras no se presente un proyecto derogando aquélla y demostrando que es mala en la práctica.

Sr. Presidente—¿El señor Senador por Catamarca propone que se postergue la consideración de este inciso?

Sr. Figueroa—Sí señor, que se postergue hasta la sesión del sábado.

Sr. Presidente—Se va á votar la indicación del señor Senador.

—Se vota y resulta negativa.

Sr. Presidente—Se va á votar el inciso conforme al despacho de la Comisión.

Sr. Figueroa—Voy á votar en contra de la parte donde se dice que el Poder Ejecutivo podrá disponer del saldo de productos que resulte cubierta la suma votada, y sostengo que debe hacerse la rendición de cuentas á la Contaduría Nacional.

Sr. Presidente—Queda aprobado toda la primera parte del artículo 2º con los incisos *a* y *b*; y queda también aprobada la primera parte del inciso *c*, hasta las palabras observadas por el señor Senador.

Sr. Láinez—Yo creo que no puede disponerse de este dinero sin una sanción especial del Congreso.

Sr. Ministro de Obras Públicas

—De acuerdo con la ley 3896 se puede disponer en casos como los que se establecen en el proyecto, ó sea para atender refuerzos en los gastos de explotación, en la renovación y en las obras que, por su naturaleza, corresponden á cuenta de capital.

No se trata de disponer de dinero para obras nuevas, ni ramal de ferrocarril, sino simplemente de la administración de la propia línea.

Sr. Láinez—No sé lo que se puede ni lo que no se puede, de acuerdo con la ley á que se ha referido el señor Ministro, pero si sé que no se puede votar esta autorización al Poder Ejecutivo para disponer del saldo, porque sé que eso importa ultrapasar las facultades del Poder Ejecutivo y entrar en nuestras atribuciones.

Sr. Soldati—Pido la palabra.

Yo creo que no se ultrapasan las atribuciones del Congreso con autorizar al Poder Ejecutivo para invertir sobrantes de las entradas de los ferrocarriles nacionales, con objetos determinados, como son los de atender refuerzos de gastos de explotación, de renovación y de las obras que, por su naturaleza, correspondan á cuenta capital, es decir, á gastos de conservación de lo existente.

De otra manera, esta ley no tendría objeto y no sé qué es lo que vamos á votar si suprimimos lo que se discute, ó sea la autonomía de los ferrocarriles y les privamos de los medios para que cumplan su misión.

Entre las facultades propias del Congreso me parece que ésta es indiscutible.

Sr. Láinez—Los sobrantes que resulten, cubiertos los presupuestos, son excedentes de renta de los que no puede disponer el Poder Ejecutivo por más delegación que se quiera hacer.

Sr. Soldati—La rendición de cuentas es lo que demuestra si el Gobierno ha procedido bien ó mal ó si ha cumplido ó no con lo que se le ha encomendado, pero no hay ninguna disposición constitucional que prohíba al Congreso autorizar lo que establece este inciso.

Sr. Láinez—Hay una y es que todos los años debe votarse el presupuesto.

Sr. Soldati—Pero no es á fin de año que se ven las necesidades de reparación y de renovación indispensables para que el servicio sea completo. Esto puede ocurrir en cualquier momento; y, entonces, para llenar esas necesidades, es indispensable que exista de antemano la autorización precisa.

Sr. Ministro de Obras Públicas

—Todos los años se vota en el presupuesto lo que se necesita para los gastos ordinarios, pero no se vota lo que es indispensable para los gastos imprevistos.

Justamente este es un negocio que hace el Estado, es una industria....

Sr. Láinez—Es una industria.

Sr. Ministro de Obras Públicas

—.... y, para explotarse, se necesitan esas atribuciones.

Sr. Láinez—Dentro de las facultades del Estado.

Sr. Ministro de Obras Públicas

—Lo que se busca es hacer viable un negocio que tiene el Estado.

Un ferrocarril,—con los particulares sucede lo mismo,—no puede tener gastos fijos, ni un presupuesto preciso y, además, hay que darle autonomía para que preste bien el servicio á que está destinado.

Sr. Figueroa—Las indicaciones del señor Senador prueban demasiado y no prueban nada.

Se puede votar en el presupuesto una suma fuerte; y, en caso de que ella no alcance, el Gobierno dicta un decreto en acuerdo de ministros, si es que el Congreso no funciona, como lo hace siempre en casos análogos.

Si el Congreso no está reunido, se resuelve por un acuerdo, como se hace cuando viene una peste, se cae un puente ó se produce cualquier hecho que reclama la intervención urgente del Poder Ejecutivo, pero no dará autorizaciones como las que contiene este inciso.

Sr. Soldati—Es curioso, señor Presidente, que el señor Senador por Catamarca, que con tanta frecuencia critica los acuerdos como medio poco apropiado para disponer de los fondos del Estado, se oponga á lo establecido en el proyecto, lo que significa una contradicción.

Sr. Figueroa—No existe contradicción en mi actitud. Los acuerdos son precisamente para atender necesidades imprevistas y urgentes como la de los casos citados.

Sr. Soldati—Hay una verdadera contradicción, porque indica como un procedimiento muy plausible un medio que critica todos los días; y esta ley tiene por objeto evitar precisamente los acuerdos y hacer posible la conveniente administración como la realizan las empresas particulares. No comprendo pues la oposición tan tenaz del señor Senador á una disposición que está perfectamente garantida, no solo por la honestidad del Poder Ejecutivo y de los altos empleados de la administración, sino porque también hay los medios de hacer efectivas las responsabilidades conociendo la inversión de los fondos por medio de la rendición anual de cuentas.

La Comisión en este caso no acepta ninguna modificación.

Sr. Presidente—En consecuencia, se va á votar el despacho de la Comisión.

Sr. Láinez—Podría votarse por partes.

Sr. Figueroa—Yo también pido que se vote por partes.

Sr. Presidente—Está aprobado hasta la palabra «Congreso». Se va á leer el resto del artículo.

Sr. Secretario Ocampo—(*Leyendo*) «pudiendo, con autorización del Poder Ejecutivo, disponer del saldo de productos que resulten, cubierta la suma votada, con el objeto de atender refuerzos de gastos de explotación, de la renovación de las obras que por su naturaleza corresponde á cuenta del capital.»

Sr. Presidente—Se va á votar hasta la palabra «capital».

—Se vota y se aprueba.

Sr. Presidente—Se va á dar lectura del resto del inciso.

Sr. Secretario Ocampo (*Leyendo*) —«debiendo hacerse la rendición de cuentas anuales....»

Sr. Figueroa — A Contaduría Nacional.

Sr. Presidente—¿Es esa la modificación que propone el señor Senador?

Sr. Figueroa—Sí, señor.

Sr. Soldati—La Comisión no acepta...

Sr. Presidente — No aceptando la Comisión, se va á leer el resto del inciso.

—Se lee:

«que se relacione con los productos y fondos invertidos en los ferrocarriles del Estado en la forma que establece la ley número 3896, la cual queda en vigencia en todo lo que no se oponga á la presente.»

Sr. Presidente—Se va á votar el despacho de la Comisión.

—Se vota y se aprueba.

—Se aprueban los incisos d y e.

—Se lee el f.

Sr. Láinez—¿Esto excluye las disposiciones de la Ley de Contabilidad?

Sr. Ministro de Obras Públicas—Nó, señor, de ninguna manera.

Sr. Láinez—Todo lo que se refiere á licitaciones, etc.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Más adelante hay una limitación para lo que se refiere á la licitación.

Sr. Presidente—Habiendo sido observado el inciso, se votará.

—Se aprueba, así como el resto del artículo.

—Se lee el 3º.

Sr. Maciá—Pido la palabra.

Desearía conocer de la Comisión las razones que ha tenido para suprimir una parte del artículo proyectado por el Poder Ejecutivo.

Sr. Soldati—Pido la palabra.

Se ha considerado extraña á una ley reglamentaria de las atribuciones de la Dirección y Administración de Ferrocarriles, una disposición que tiene su lugar en la Ley General de Ferrocarriles. La Comisión ha querido que esta ley se ocupara exclusivamente de reglamentar las atribuciones y facultades conferidas á esta administración, y la disposición proyectada por el Poder Ejecutivo, suprimida por la Comisión, es de orden general. Esta es la razón. No es porque la Comisión crea que las provincias ni los municipios hayan de cobrar impuestos de ningún género á las líneas nacionales, porque eso ni siquiera se concibe.

Sr. Maciá—Pido la palabra.

Sin embargo, me parece que no está enteramente dentro de la lógica la supresión de esta parte con la mantención de la otra que aconseja sancionar la Comisión, que, al fin y al cabo, no es sino la exoneración de los derechos de importación, que son un impuesto nacional, tal vez el único á que la primera parte pudiera referirse.

De manera que, si la exoneración de impuestos no cabe dentro de esta ley, me parece que lo lógico sería suprimir todo el artículo.

Sr. Soldati—No me opongo, en mi nombre, al menos.

Sr. Maciá—Si se ha de hablar de exoneración de impuestos, me parece que sería contrario á la sana práctica y á lo ya establecido en otras concesiones, el suprimir la enunciación de la exoneración de impuestos provinciales y municipales, que, en una palabra, creo que no debe hablarse de nada de esto ó suprimir el 3º. ó mantener como está.

Sr. Soldati—En realidad, hay una diferencia entre lo que se conserva y lo que se suprime, porque el final, se refiere á algo que es facultad puramente nacional; es decir, la exención de impuestos á los materiales que se introduzcan para las vías nacionales, y la otra parte se refiere á los gobiernos de provincia ó municipalidades; pero, en realidad, dada la índole de la disposición, creo, que estaría mejor en la Ley General de Ferrocarriles.

Sin embargo, la Comisión lo ha dejado á pedido del señor Ministro de Obras Públicas, que podrá dar las razones que tuvo para no oponerse á la supresión de la primera parte y pedir se conservase la última.

Sr. Maciá—No quiero hacer de esto una cuestión fundamental; pero lo único que observo es esto: Las primeras palabras dicen: «los ferrocarriles de propiedad nacional estarán exentos de todo impuesto nacional». Es claro que este exento, se refiere á los derechos de importación. Ahora, si se suprime esta parte ¿por qué no se suprime la segunda?

Sr. Ministro de Obras Públicas—Yo he pedido se mantenga la segunda parte, porque así se evitan las tramitaciones del Ministerio de Hacienda, cada vez que hay que despachar algún artículo que se trae del extranjero.

No teniendo esta exención, resulta que, cada vez, hay que mandar al Ministerio de Hacienda el detalle completo de los materiales que se introducen y la Aduana exige una tramitación engorrosa que demora los despachos, mientras que, en el supuesto contrario, todo

lo que tiene que hacer la Administración es comprobar que esos materiales han sido utilizados en los ferrocarriles.

La Comisión creyó inútil la primera parte del artículo, diciendo que nadie se atreverá á poner impuestos á los ferrocarriles del Estado; yo insistí en la segunda, para facilitar la tramitación; porque, sino, como he dicho, en cada caso hay que ir al Ministerio de Hacienda. Y ha sucedido que para materiales que había que desembarcar en el Rosario, era necesario venir á la Capital, para la tramitación del expediente, produciéndose perjuicios y gastos de estadía en materiales de desembarque directo.

Sr. Maciá—Como quiera, señor Presidente, si este artículo en esta ley no encuadra, como parece que en el concepto de la Comisión tampoco encuadran los artículos 4º y 6º, entiendo que lo que correspondería sería suprimir totalmente el artículo 3º; porque, si se trata de exoneración de derechos, me parece, señor Presidente, que enunciar la liberación de los derechos de importación y dejar la duda no más de que estos ferrocarriles pueden quedar sujetos á impuestos provinciales y municipales de los que hemos exonerado hasta á los ferrocarriles particulares, es sentar un precedente ó una doctrina que mañana puede manifestarse en un sentido que yo creo que no conviene.

Ahora ¿por qué es incongruente en esta ley este artículo? Yo no me lo explico sino porque haya otras leyes que hagan la misma declaración. Si en otras leyes está esta declaración, aquí es inútil; si no está, yo creo que debe mantenerse el artículo 3º íntegro.

Ahora, yo pregunto al señor Ministro de Obras Públicas: ¿No tiene esta exoneración de derechos de exportación declarada ya por otras leyes.

Sr. Ministro de Obras Públicas—No, señor.

Sr. Maciá—Entonces yo votaré por el artículo tal cual está.

Septiembre 12 de 1907

Sr. Ministro de Obras Públicas

—Yo creo que mañana un gobierno de provincia podría poner impuestos á los ferrocarriles del Estado; sin embargo la Comisión cree que ningún gobierno de provincia, ni ninguna municipalidad se atrevería á hacerlo.

De todas maneras, no veo qué inconveniente puede haber en aprobar el artículo en la forma propuesta por el Poder Ejecutivo.

Sr. Maciá—Sobre todo si no hay una ley en que se exprese esta declaración: de que los ferrocarriles de propiedad del Estado están exentos de estos derechos de importación, yo votaré el artículo tal cual está. En caso que fuera rechazado el despacho de la Comisión, yo voy á proponer el artículo en la forma que lo mandó el Poder Ejecutivo.

Sr. Presidente—Se va á votar el despacho de la Comisión, y, si no fuera aceptado, se votará en la forma indicada por el señor Senador por Entre Ríos.

Sr. Villanueva (E.)—¿En caso de ser rechazado, se votará como ha sido propuesto originariamente?

Sr. Presidente—Sí, señor.

—Se vota en la forma propuesta por la Comisión y se aprueba.

Sr. Presidente Quedan suprimidos los artículos 4º y 6º.

Sr. Ministro de Obras Públicas

—Me parece que la supresión del 6º es un error, pues creo que él debe quedar desde que es una garantía para el público.

Sr. Soldati—Pido la palabra.

Debo manifestar las razones que tuvo la Comisión para aconsejar la supresión de estos artículos.

El artículo 4º se ha suprimido por razones análogas al artículo anterior, porque la declaración de utilidad pública es necesario hacerla en cada caso para el

ensanche de vías, edificios, talleres y demás, y no es una declaración que deba figurar dentro de la ley reglamentaria de las atribuciones de una administración general de ferrocarriles. Segundo: porque la comisión entiende que en cada caso la ley debe determinar lo que se ha de expropiar. Eso es lo que se llama *calificar* en términos constitucionales, como lo dice también la ley de expropiación.

Por consiguiente, ese artículo 4º no tiene razón de ser, prescindiendo de la faz constitucional; por el hecho solo de que no entra dentro del propósito de este proyecto de ley, que es simplemente reglamentar las facultades y atribuciones de la administración general y dirección general de ferrocarriles.

Sr. Ministro de Obras Públicas

—Yo no digo absolutamente nada respecto del artículo 4º, me refiero al 6º, que dice que los ferrocarriles del Estado quedarán sujetos á las disposiciones de la Ley General de Ferrocarriles y reglamentos existentes ó que se dictaren en igualdad de condiciones á los ferrocarriles de propiedad particular.

Sr. Soldati—De eso hablaremos después, señor Ministro.

Sr. Lálnez—Eso es una redundancia.

Sr. Presidente—Queda suprimido el artículo 4º.

—Se vota el artículo 5º. y se aprueba.

Sr. Presidente—Queda suprimido el artículo 6º.

—Se aprueba el resto del proyecto sin observación.

VIII

Sr. Presidente—Se van á leer los despachos de la Comisión de Hacienda, cuya lectura había pedido el señor Senador por Santa Fe.