

52.^a SESION ORDINARIA — SEPTIEMBRE 26 DE 1872

Presidencia del señor ALSINA

Senadores presentes: Aráoz, Arias, Bazán, Benítez, Blanco, Borges, Bustamante, Colodrero, Corvalán, Daract, del Carril, García, Granel, Lobo, Luque, Llerena, Navarro, Oroño, Quintana, Román, Torrent y Villafañe.

Senadores ausentes, con licencia: Gorostiaga, Martínez y Mitre.

Senador ausente, con aviso: Ibarguren.

Senador ausente, fuera de la capital: Zavalía.

SUMARIO

- 1.—**Asuntos entrados.**
- 2.—**Ferrocarriles. Despacho** de la Comisión del Interior sobre **construcción** de varias líneas. Se inicia su consideración.

—En Buenos Aires, a veintiséis de Septiembre de mil ochocientos setenta y dos, reunidos en su sala de sesiones el señor presidente y los señores senadores arriba inscriptos, se abrió la sesión con inasistencia de los señores Gorostiaga, Martínez y Mitre con licencia, Ibarguren con aviso, Quintana sin aviso, Zavalía fuera de la Capital.

1

Leída y aprobada el acta de la anterior de 25 del corriente (1.^a extraordinaria), se dió cuenta de los asuntos entrados, a saber:

Tres notas de la Honorable Cámara de Diputados fecha del día anterior, acompañando para su revisión por el Senado igual número de proyectos de ley, abriendo por uno un crédito suplementario por la suma de ochenta y tres mil cuarenta pesos, cuarenta y seis centavos fuertes al inciso 18 del presupuesto del Departamento del Interior, para la garantía del Ferrocarril Central; abriendo también un cré-

dito suplementario, por el segundo, al presupuesto del Departamento de Guerra, por la suma de doscientos treinta y cuatro mil ochocientos cuarenta y siete pesos sesenta centavos fuertes, para el pago de diversos créditos correspondientes a ejercicios vencidos; autorizando, por el tercero, al Poder Ejecutivo para la fundación de una escuela náutica.

Pasaron los dos primeros a la Comisión de Hacienda y el último a la de Guerra y Marina.

Un despacho de la Comisión de Peticiones en las cuentas presentadas por la Secretaría por trabajos extraordinarios hechos en la casa del Congreso. A la orden del día correspondiente.

2

En seguida el señor senador **del Carril** hizo moción para que se considerara con preferencia a los otros asuntos despachados, el dictamen de la Comisión del Interior sobre los proyectos tendientes a la construcción de ferrocarriles con garantías de la Nación, presentadas por el señor senador.

—Apoyada generalmente la moción, se excusó votarla y se puso en consideración dicho asunto, cuyo tenor es como sigue:

Honorable señor:

Vuestra Comisión del Interior ha consagrado, al estudio del proyecto presentado por el

señor senador del Carril, sobre la construcción de caminos de hierro, una atención preferente.

La importancia del asunto requería un examen detenido, desde que el nuevo sistema propuesto para dotar al país con estas vías de comunicación, cambiaba radicalmente el sistema que se había iniciado por el Congreso por resoluciones anteriores.

I

Desde el principio de las sesiones del presente año, se inició la idea de la construcción de los ferrocarriles por empresas particulares, con la garantía del tesoro, reaccionándose así contra el sistema de la construcción por cuenta y a expensa del erario nacional.

Fácil es comprender, honorable señor, la considerable diferencia que existe entre uno y otro sistema. Construídas estas obras por cuenta del Estado, ellas exigirían fuertes erogaciones del tesoro, colocando a la Nación en la imprescindible necesidad de tomar prestado en el exterior el dinero necesario para llevarlas a cabo, abonando un interés cuyo monto sería indudablemente superior a las rentas ordinarias, o privándole de los inmensos beneficios de los ferrocarriles que tendrían que reducirse a una escala relativamente limitada; estableciéndose entonces una desigualdad irritante, por cuanto la renta con que concurren las provincias a la formación del tesoro nacional, sólo vendría a ser aplicada en favor de algunas de éstas, quedando otras privadas de los bienes que tales elementos proporcionan para el desenvolvimiento de la riqueza del país.

Mientras que, por el sistema de las garantías, con un desembolso relativamente pequeño, como lo demostraremos en el curso de este informe, pueden hacerse extensivas a todas las provincias las incalculables ventajas que estos descubrimientos de la ciencia moderna están llamados a producir, tanto en el orden político, como en el orden económico y social de las naciones.

Guiada por estas convicciones, la mayoría de los senadores, nombró en el mes de Junio una comisión de tres de sus miembros, cometiéndoles el encargo de redactar un proyecto de ley de ferrocarriles que comprendiese a todas las provincias; más propiamente, estableciendo la red de ferrocarriles que ha de ligarlas con el litoral.

Aquella comisión no se expidió, por estar pendiente ante el Poder Ejecutivo la aprobación de los estudios del ferrocarril a las provincias de Cuyo, ordenados por ley de 30 de

Septiembre de 1870. Y aunque esta circunstancia subsiste actualmente, la Comisión ha creído resolver esta dificultad con el proyecto adjunto, consignando en él los derechos adquiridos por don Angel G. de Elía respecto del ferrocarril a Cuyo, pues a juicio de la Comisión, el gobierno se halla moralmente empeñado, en mérito de aquella misma ley, a dar la preferencia en igualdad de condiciones a dicho señor.

II

Considerados los ferrocarriles desde el punto de vista de la producción y de la renta, la Comisión piensa que no puede haber dos opiniones encontradas, respecto de la utilidad o de acrecentamiento de una y otra.

Las provincias tienen elementos de riqueza incalculables, pero carecen de los medios de producción y de transporte, porque les faltan los ferrocarriles, los capitales y la población, tres agentes que entre sí se complementan para producir el progreso y el bienestar de los pueblos, y que pueden considerarse como el muelle real de su existencia.

Es un error funesto, desgraciadamente difundido por hombres cuyas palabras han hecho escuela en nuestro país, el de que las vías férreas sólo pueden sostenerse en los pueblos fabriles y productores, sin comprender que para que nuestras poblaciones alcancen a estas condiciones, necesitamos darles como estímulo el capital y la población, estableciendo como agente indispensable de producción la facilidad de los transportes.

¿Qué son hoy las provincias, y qué serán más adelante, sin caminos que aproximen las distancias y que conviertan en puertos marítimos a los centros productores más interiores de la Nación?

Sus condiciones económicas y políticas, en esta permanente estagnación de sus elementos de riqueza, se mantendrán en la situación embrionaria en que hoy se hallan, realizándose lo que el autor del proyecto de ley ha dicho con mucha propiedad: «En las provincias, producir, es arruinarse».

En efecto, honorable señor, mientras mayor sea la producción de los pueblos, sin tener mercados y medios de transporte para los frutos elaborados por el concurso del capital y del trabajo del hombre, proporcionalmente mayores serán los quebrantos que la industria naciente experimente, gravándose con ese desembolso sin retorno las economías del productor, acumuladas en fuerzas de sacrificio y privaciones personales.

III

Desde que los ferrocarriles se ensayaron por primera vez, todos los hombres sensatos comprendieron que la aplicación del vapor a los caminos había de producir una revolución en el comercio y en la industria; y si la propagación de estos medios de comunicaciones nos presenta el espectáculo consolador de los grandes prodigios que actualmente se realizan, fácil es concebir que en parte alguna pueden esos medios ser más provechosos que en la República Argentina, por las condiciones de su población, por los inconvenientes que nos ofrece su conformación orgánica y por la naturaleza misma de sus productos.

La industria de los pueblos del interior está limitada a la agricultura y a la explotación de metales, cuyos productos son los que verdaderamente necesitan de la facilidad de los transportes. Los ferrocarriles «litoralizarían», si nos es permitida la palabra, a las provincias mediterráneas, poniéndolas en fácil comunicación con estos mercados. Y no deben calcularse las ventajas de las vías férreas, por la exportación actual que representan imperfectamente los sobrantes de aquellas provincias, pues la agricultura no produce hoy lo que es susceptible de producir en nuestro suelo, porque los altos fletes hacen que la producción se reduzca y no tome el ensanche de que es capaz.

Mendoza y San Juan con sus harinas, vinos y sus ricos metales, Tucumán con sus azúcares, Catamarca con sus abundantes minas y su excelente algodón, podrán con la facilidad de los transportes constituirse en centros productores, satisfaciendo las necesidades de la Nación, con artículos que hoy pedimos al extranjero, los mismos que podríamos ofrecer al comercio exterior, en mejores y más ventajosas condiciones.

¿Quién duda que la República Argentina, con su suelo virgen, ha de llegar un día a constituirse en un país esencialmente agrícola, y que ha de poder ofrecer sus cereales a más cómodo precio que los mismos Estados Unidos, cuya tierra, a pesar del empleo de los medios que el arte proporciona, empieza a esterilizarse en fuerza de la producción?

Y si este es un hecho averiguado y comprobado por la experiencia, es deber de los poderes públicos de la Nación, preparar los medios para facilitar la consecución de aquellos resultados.

IV

Nosotros hemos tomado de Estados Unidos su Constitución escrita; pero este elemento indispensable, para prepararnos a la vida libre, y para realzar la capacidad económica de la Nación, es necesario complementarle con el amor al trabajo y la inteligencia en los negocios, que han valido para la prosperidad de aquella Nación, más que su propia Constitución.

Estos bienes y esta halagüeña situación no los adquieren los pueblos sino por el movimiento o la evolución constante del capital que se crea y se dilata en proporción a las millas de ferrocarriles que se hacen, y por el cúmulo de intereses que merced a estas mejoras se desarrollan. Las provincias, unidas por caminos de hierro, quedarán por otra parte más eficaz y fuertemente unidas que por la simple enunciación de la palabra, porque estrecharán sus relaciones con el cambio mutuo de sus productos; y no sólo se desarrollarán nuevas industrias, muertas hoy por falta de capitales, y por las dificultades que les opone la naturaleza salvaje del terreno, sino que aumentándose las que hoy existen, desaparecerán los inconvenientes y las preocupaciones que trae aparejados el aislamiento.

El sentimiento nacional echará entonces, en el corazón de los pueblos, raíces más profundas, haciendo fácil y fructuoso el gobierno que hemos fundado para el bien de todos.

La paz y el orden sólo pueden adquirirse por los mismos medios que se obtiene la salud para el cuerpo humano.

Estos medios consisten, a juicio de la Comisión, en una buena organización económica, en armonía con la organización política que hemos adaptado. No se concibe la existencia regular del gobierno democrático, si el sistema económico y rentístico que ha servido de base a nuestra Constitución no se desarrolla, obediendo a las mismas tendencias y principios políticos por ella establecidos.

Las vías de comunicación a vapor tienen pues, esta doble ventaja: son los vehículos del adelanto material, a la vez que el mejor medio de gobierno. Hasta hoy, por más penoso que sea confesarlo, nuestra Constitución no ha sido para las provincias sino bello programa, una esperanza para el porvenir: la Nación no existe en las condiciones de poder y de prosperidad en que la carta fundamental ha querido establecerla, porque no es posible que haya intereses comunes en pueblos colocados en situaciones económicas completamente diferentes.

Es necesario pues, nivelar sus condiciones, estableciendo el equilibrio más perfecto posible en la distribución de las ventajas, dotando a las provincias de los medios materiales que las habiliten para llegar al grado de prosperidad que han alcanzado otras de sus hermanas; creando con su capacidad económica, su capacidad política, para desempeñar con igualdad, y conjuntamente, las funciones que en el orden constitucional y económico les ha designado la Constitución.

V

La Nación se compone de diversos elementos: el territorio y la población son los principales; pero esta última no se desarrollará suficientemente por la introducción de la inmigración extranjera, ni por su aumento natural interno, desde que el territorio permanezca inculto e inhospitalario y en constante estado de desierto.

Los inmensos espacios intermedios entre el litoral y el corazón de la República y los que separan y aislan unas de otras a casi todas nuestras provincias, son obstáculos permanentes para el desarrollo de la riqueza, para la difusión de la cultura social, para el establecimiento del orden y para dar unidad y consistencia a la entidad moral que se llama Nación Argentina.

Y como esos obstáculos no pueden remediarse sino por la acción de las vías de comunicación, fáciles, rápidas y cómodas, es decir, por los ferrocarriles, única viabilidad y medios de transporte que reconoce la época en que vivimos; es por esta razón que a nuestro juicio la civilización, el orden social y la existencia política de la República serán consecuencias inmediatas de la creación de una red vasta y bien calculada de vías férreas.

¿De qué sirve que rebose el suelo de nuestro país de todo género de productos valiosos y que los decantemos, consignándolos en listas impresas o en catálogos de las exposiciones, si quedan, después de terminadas estas fiestas de ostentación, en estado de objetos de mera curiosidad para los museos?

Esas bendiciones de la naturaleza no lo son en realidad, sino en tanto que se acercan y se ponen en manos de quienes han de gozarlas.

VI

Un producto que no se ofrece, no tiene demanda en el mercado y por consiguiente, aunque ese producto fuera oro, mientras exista

desconocido o enterrado en las entrañas de la tierra, valdría tanto como el de los lavaderos de California antes que la actividad de los yanquis fuera en su busca y cargasen de él los vapores y los vagones de sus ferrocarriles para transportarlo en formas fabulosas a los primeros mercados del mundo.

¿No es un espectáculo doloroso el que presentan hoy mismo muchas ricas industrias argentinas, ahogadas, muertas de consunción, porque carecen de salida y de los medios para que sean conocidas en el interior?

Los productos de Jujuy y Tucumán no pueden llegar hasta Córdoba porque tropiezan con la concurrencia extranjera que acerca los mismos productos con menos costo por medio del camino central.

Los productos de Cuyo y las peleterías de Santiago del Estero y Salta no pueden venir al litoral en demanda de un puerto, sino recargados con fletes exorbitantes, cuando su remisión no es detenida por la inseguridad de los caminos carreteros. He aquí cómo sin mencionar más que unos cuantos hechos, queda demostrado que la industria, y por consiguiente la riqueza del país, exige premiosamente una viabilidad cómoda, rápida y segura.

VII

Lo que se ha convenido en llamar «orden público» en el lenguaje común, debería llamarse «buen gobierno», porque si aquél se interrumpe a veces, se perturba y no se afianza definitivamente, no es por defecto de las instituciones escritas que han aceptado los pueblos con entera complacencia, sino porque se desconocen los fines económicos que esas mismas instituciones entrañan.

Ellas están dictadas expresamente para fundar el orden, la paz pública, la vida normal de los pueblos sobre el bienestar físico y moral de los ciudadanos, ventajas que se malogran cuando la actividad y el trabajo que proporciona ese bienestar se hallan trabados con obstáculos que nuestra Constitución previó y cuya remoción encomendó a los poderes públicos.

No es la política pura ni los amañes y ardiendes con que se adormecen los pueblos, lo que dará orden. Eso puede ser bueno y verdad donde la política no puede desprenderse, por mil causas que se combinan, de la tradición maquiavélica, de los intereses dinásticos y de las clases favorecidas, explotadoras del abatimiento de las masas.

En este sentido nosotros no tenemos, o no debiéramos tener política, tal como hasta aho-

ra la hemos aprendido en los libros del viejo mundo.

Cuando los hechos que anhelamos se produzcan, la política no será por lo menos la ocupación diaria del pueblo, sino la ocupación de sus gobernantes, en cuanto ella tienda a asegurar la paz y los beneficios que a su sombra hemos de reportar.

VIII

Necesitamos una buena economía social, o más bien necesitamos interpretar en el sentido de los intereses materiales y morales, el espíritu íntimo que encierra en sus prescripciones nuestra carta fundamental.

Esta es primordialmente la misión del Cuerpo Legislativo, como que es el poder público llamado a fecundar con medidas de aplicación el espíritu latente y sabio de la primera y más amada de nuestras leyes.

Hagamos que la República sea rica, estimulando el trabajo y levantando el valor de los frutos de éste; los pueblos gravitarán entonces por una ley natural sobre el orden por el cual tanto clamamos y al que pensamos servir, sosteniendo el malestar y el descontento, hijos de las necesidades no satisfechas, bajo el peso de la fuerza armada que no hace más que irritar y exasperar los ánimos independientes, con tanto mayor vigor, cuanto que son más incultos.

Y, mírese esta cuestión como se quiera, ella no tiene otro aspecto ni otra interpretación, ni otro remedio que los que quedan indirectamente indicados, y que se resumen en la cuestión vialidad, extracción barata de los productos, y activa comunicación entre unos y otros pueblos hermanos.

IX

Un sistema completo de vías férreas es materia de obligación y equidad, porque expresando la idea en términos triviales pero exactos, no podemos ser unos hijos y otros entenados. Pueblos hay ya en la República que gozan del beneficio de los ferrocarriles en escala considerable, y otros que ni la esperanza tienen de ser favorecidos con ellos. De manera que concurriendo todos a la formación de la renta y de las cargas públicas, como lo hemos demostrado anteriormente, son justamente los más pobres, los más lejanos, los que más caro pagan sus consumos y venden a menos precio sus productos, resultando una irritante y desalentadora desigualdad en las ganancias, así

como en las ventajas de la unión política a que han vinculado su existencia.

La parte litoral del país, a la cual la naturaleza ha dotado de vías fluviales, es la más surecada por los ferrocarriles. Esto es natural que así sea porque tal es la voluntad de la geografía. Pero este desequilibrio económico puede corregirse acercando los puertos de nuestros grandes ríos, tributarios inmediatos del Atlántico, por medio del vapor que acorta las distancias.

Y aquí no estará de más recordar que existen en el centro de nuestro territorio varios ríos que pudieran habilitarse para el transporte barato de los productos voluminosos y de poco valor; que hay varias corrientes de agua que se pierden en el desierto, sin provecho del comercio humano, y que sería conveniente estudiarlas con el objeto de canalizarlas para realizar un pensamiento que la trivialidad y la ignorancia pusieron en ridículo en tiempos menos ilustrados que los actuales.

X

Cuando un gran estadista argentino, ocupado en buscar los medios para fundar la unidad de la República sobre bases inamovibles, habló de un «canal de los Andes», no hizo otra cosa que llamar la atención sobre el fenómeno que presentaba nuestro suelo, sobre el cual, por falta de un sistema artificial se desperdician los torrentes de las cordilleras y son devorados por la aridez del desierto, mientras que, ligados entre sí por medios conocidos a la ciencia, pudieran suministrar una irrigación permanente y regular y convertirse en canales por los cuales bajasen como por planos inclinados los productos de la industria, desde las pendientes de las cordilleras hasta el Paraná y río de la Plata.

¡Cuánta honra no cabría a los sucesores de aquel estadista patriota e ilustrado, si ya que honraron sus cenizas, honraran la posesión de su espíritu que nos legó con su pensamiento, y convirtieran en una realidad lo que a él le fué dado preveer, pero que no pudo realizar!

Cuando este gran pensamiento sucumbía, Europa misma continental carecía de ferrocarriles. Por esta razón quedó limitada a un canal, como medio de hermanar y unificar los pueblos dispersos, llamados a formar una misma familia política, una Nación que representase la soberanía argentina. Una sociedad cuyos miembros viven aislados unos de otros, es un imposible, y si existe, es en un estado imperfecto y embrionario, sujeto a mil perturbacio-

nes y condenada a la inmovilidad y al atraso. ¿Qué sería una ciudad sin calles públicas? Sería la negación de la vida en común, y la falta absoluta de las relaciones sociales, que son el fin con que se acercan los hombres unos a otros.

Pues lo mismo puede decirse del territorio de una Nación sin caminos. Los grupos de población existirían en ese caso, divorciados unos de otros, como lo estarían las familias en esa ciudad imposible a que acaba de aludirse.

XI

Hoy el vapor y la electricidad, cuyos efectos no sólo conocemos, sino que palpamos en pequeña escala, han despertado en los argentinos la misma aspiración que despiertan donde quiera que se palpan sus fecundos prodigios.

Toda comunicación, todo comercio que no sea por medio de estos agentes, parecerá tardío o insoportable, y es una indiscreción que podemos pagar muy caro, el dejar que la impaciencia crezca, sin hacer lo que sea posible para satisfacer las aspiraciones, por acelerar las relaciones de unos intereses con otros, de los hombres con sus semejantes, de los pueblos recíprocamente entre sí.

Este progreso rápido y constante está llamado en la República a producir el adelanto y el engrandecimiento nacional, una vez que esas comunicaciones y ese comercio se hagan por medio de ferrocarriles y canales navegables. Y sino se tuviera bastante fe en la acción de los elementos económicos para producir los morales, obrará al menos el convencimiento de que no habrá unión política, ni Nación, ni gobierno, políticamente hablando, mientras permanezcan aislados los miembros que han de componer ese Cuerpo, con vida propia y una organización armoniosa y fuerte.

La Nación no es posible, ni la Constitución será una verdad, mientras que los hechos que ella ha diseñado para satisfacer la primera y más urgente necesidad del país, no se hayan realizado.

XII

Si hay quienes creyeran que la presencia inmediata de la fuerza oficial es un medio eficaz para inspirar respeto a la ley y sumisión a los mandatos de la autoridad; si hay quienes miran las medidas estratégicas como más que ninguna otra eficaces para mantener la integridad de la Nación, ¿de qué otro modo se realizarían esas condiciones, sino por medio de la celeridad de las comunicaciones que es propia

de las vías de hierro, que responden también a la triste necesidad del ejercicio de la fuerza?

El ejército es verdaderamente nacional donde puede permanecer sin fraccionarse, y trasladarse en un día de un punto a otro del territorio, por extenso que sea, cuando el orden público o la seguridad del Estado lo requiere, y ésto no puede efectuarse sino por medio de los caminos por excelencia.

Pero dejando a un lado esa faz de la cuestión, y contrayendo la atención a medios más indirectos y más eficaces para producir la armonía, la confraternidad y el orden en fin, en nuestro país, no puede hallarse otros que aquellos que acercan las personas y sus intereses, transportan y permutan los productos y promueven la civilización y la riqueza. Y para servirnos de la expresión de un notable estadista europeo, diremos concretando nuestro pensamiento, que la Constitución de la República Argentina no será una realidad mientras no la escribamos con caracteres de hierro en la forma de caminos a vapor, sobre la inmensa llanura que separa los Andes del río de la Plata.

XIII

Los caminos de hierro tienen otros aspectos bajo los cuales estamos menos acostumbrados a considerarlos. Ellos son un gran elemento de civilización práctica y moral, y puede decirse que la derraman con una celeridad proporcional al tiempo que economizan al recorrer el espacio.

La vía férrea es un sistema, una máquina que responde a muchos fines y que se compone de muchos miembros, como un cuerpo organizado. Se compone de un agente productor de fuerza, de movimiento, y por consiguiente de trabajo; fuerza puramente mecánica y ciega, que el hombre y los animales no pueden producir sinó con el ejercicio de sus músculos y el sacrificio doloroso de su existencia.

A ese espectáculo penoso y desconsolador que presenta el hombre moviendo la manivela de una rueda, o la cuerda de una polea, sin emplear en lo más mínimo su inteligencia, viene a sustituirse el espectáculo agradable del hombre que economiza sus fuerzas físicas, para solo emplear sus facultades más nobles y gobernar la materia con el poder de su inteligencia.

Y esta transformación es tan fundamental y general, que no se refiere únicamente a los hombres que han cultivado esmeradamente su talento, sino a todo obrero por humilde que

sea, capaz de manejar la llave directiva de un generador de vapor. Con poco esfuerzo, con una sola mano, gobierna fuerzas poderosas, que solo pueden medirse comparándolas con el peso de muchas atmósferas.

¡Cuántos miles de seres sensibles no serían necesarios para arrastrar esa fila de carros cargados de mercaderías y pasajeros que cruzan ya nuestros territorios, sin que nos demos cuenta de la sangre que representaría el mismo prodigio, si la fuerza del vapor no sustituyera la de los animales!

Pero fijemos la atención en otro cuadro que debe sernos más familiar. Figurémonos en lugar de los vagones que solo están en perspectiva entre nosotros, una tropa de carretas, caminando por suelos ásperos y vírgenes, desde las provincias del norte por ejemplo, hacia los puertos del litoral. Cada carreta, con una carga de 150 arrobas, supone 3 ó 4 yuntas de bueyes para moverla, y por lo menos dos peones para dirigir estos nobles y tardíos animales, preciosos para la alimentación y que valen oro en los mercados.

Estos animales quedan en gran número rendidos de cansancio o muertos a lo largo de una ruta sin término. ¿Y el hombre, peón de esa tropa, qué papel desempeña? Su papel es humillante y embrutecedor, porque se reduce a hacer fuerza, a dar alaridos para alentar las yuntas, a poner el hombro a la rueda, cuando el vehículo tiene que atravesar un pantano o remontar una ladera, o atravesar un río en el cual no hay un solo puente.

Este número considerable de hombres son arrancados a los trabajos rurales, se ausentan de las familias por meses enteros y viven fuera de los centros civilizados, apartados por consiguiente de la sociedad y de sus familias, luchando día a día con elementos embrutecedores, y familiarizándose con la violencia y el mal trato que tienen forzosamente que ejercer sobre los animales.

Esta acción constante de atraso, cuando menos, si no quiere considerársela como desmoralizadora, se corrige por medio del vapor, aplicado al transporte de hombres y de cosas.

Ese mismo peón andrajoso, armado de una picana y agobiado con un trabajo de verdadero esclavo, tendría una situación bien diversa, como pasajero, en los cómodos asientos de un vagón, rodeado de los objetos de una civilización refinada, que contribuirían a la mejora de sus costumbres, aprendiendo a usarlos, y despertando en él provechosas aspiraciones para su bienestar y perfeccionamiento.

XIV

Demostrada la conveniencia que resultaría de la ejecución de estas obras en pró de los intereses materiales del país, queda plenamente justificado el sacrificio pecuniario que tales obras demanden.

Conviene sin embargo hacer una prolija demostración por medio de los cálculos, del costo de los ferrocarriles, dado el caso que se decidiera la construcción por cuenta del Estado y de lo que importaría la garantía, aceptando el medio propuesto para satisfacerlo, en el proyecto de ley que sometemos a la consideración de vuestra honorabilidad.

En el primer caso, tomando por base los estudios practicados por el señor Elía, el costo del ferrocarril a San Juan, partiendo de Río Cuarto, sería el siguiente:

	\$ ftes.
Trocha ancha.	17.136.752
„ angosta.	13.067.116

Como para la adquisición de este capital, tendríamos que hacer un nuevo empréstito en el extranjero, emitiendo para ello fondos públicos del 6 % de renta y 2 ½ % de amortización y cotizándose éstos al 90 %, resultaría que tendríamos que entregar 19.040.836 pesos fuertes en un caso, y en el otro 14.519.018 pesos fuertes.

La renta y la amortización de estas sumas, en 20 años, importarían la enorme cifra por intereses que habríamos tenido que pagar, de 32.369.320 para la trocha ancha, y 24.682.320 para la trocha angosta.

Agregando a estas sumas las que naturalmente habría que abonar por comisión y otros gastos, el monto total de gastos en los 20 años sería de 32.797.838 en el primer caso, y de 25.108.997 pesos fuertes en el segundo.

Como complemento demostrativo, hemos creído conveniente consignar en el presente informe, para facilitar el estudio del costo de los ferrocarriles proyectados, tanto en el caso de ser construídos a expensas del gobierno, como por empresas particulares, con la garantía del tesoro, los cálculos y demostraciones que enumeradas del I al V se acompañan.

Por ellos se verá que, no solo es más conveniente y menos onerosa para el Estado la construcción de estas obras por empresas particulares con la garantía, sino que la suma anual que el tesoro tendría que desembolsar en pago de los intereses y amortización de los fondos

públicos que diera por la garantía, representaría una cifra tan insignificante, que puede afirmarse que con el solo ahorro de los transportes de aquellos artículos que el gobierno necesita enviar a los puntos fronterizos, para el abastecimiento del ejército, tendría lo suficiente, sin necesidad de recargar el presupuesto.

Pero suponiendo que esas economías no le bastarán para satisfacer los compromisos creados en virtud de esta ley, el Poder Ejecutivo podría disponer de otro recurso, no menos eficiente, destinando al pago de los intereses y amortización de los fondos públicos, el interés de las sumas resultantes entre el monto calculado para la obra del ferrocarril a Tucumán y el en que realmente ha sido contratado.

Ese ferrocarril fué calculado, en la distribución del producido del empréstito de Obras Públicas, en 14.700.000 pesos fuertes: su costo de construcción ha sido contratado en 8.000.000 de pesos fuertes, resultando un excedente de 6.700.000 pesos. El interés de esta suma al 5 % anual, nos da un producto de 335.000 pesos, igual a la cantidad total que habría que pagar por intereses y amortización de los fondos públicos dados en garantía de todos los ferrocarriles proyectados, y superior en 210.000 pesos al máximo de la garantía en la misma forma, del ferrocarril a Cuyo.

Suspendida la enajenación de 1.600.000 libras esterlinas en fondos públicos existentes en poder de los señores Murrieta y Compañía, si la resolución del Senado se convirtiera en ley, o destinando aquella suma a los objetos de la garantía, la parte de derecho adicional afectada por la ley del empréstito al pago de la renta y amortización de éste, vendría a servir a los mismos propósitos que aquella ley tuvo en vista, sin aumentar las erogaciones del tesoro, sin crear nuevos impuestos, y sin afectar la renta ordinaria de la Nación, a otros objetos que aquellos a que está destinada.

Aparte de los elementos de que la Nación puede disponer actualmente para obtener en cambio de sacrificios relativamente pequeños, obras cuya importancia no debe medirse por la extensión territorial que abrazan, sino por la suma de bienes morales y materiales que han de producir, tenemos en perspectiva, no como una esperanza remota, sino como una inmediata y positiva realidad, la seguridad de que nuestro país, en veinte años, es decir, cuando hayamos extinguido el fondo público que se propone crear a los objetos de esta ley, tendrá cinco millones de habitantes y cuarenta millones de renta.

Tales son, honorable señor, los motivos que han guiado a la Comisión a aconsejar a vuestra honorabilidad, la sanción del adjunto proyecto de ley.

Sala de comisiones del Senado, Buenos Aires, Septiembre 19 de 1872.

*N. Oroño. — Federico Ibaguren.
— E. Blanco.*

PROYECTO DE LA COMISIÓN

Comisión del Interior

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1. — El Poder Ejecutivo contratará con empresas particulares la construcción y explotación de las vías férreas que se detallarán, con sujeción a las bases y condiciones que esta ley establece.

Art. 2º — Las vías férreas a construir son:

- 1º De la ciudad de Buenos Aires o uno de sus puertos inmediatos hasta la ciudad de San Juan, pasando por Rojas o Junin, Mercedes, o San Luis, La Paz y Mendoza, y el ramal de Río Cuarto a Villa Mercedes;
- 2º De las ciudades de Mendoza y San Juan a San Felipe de los Andes (Chile) pasando la Cordillera, ya sea por el paso de los Patos o Uspallata, según resulte más practicable y económico de los estudios que se hagan;
- 3º De Totoralejos sobre la vía de Tucumán, a San Juan, pasando por Catamarca, La Rioja y Marayes;
- 4º De Tucumán a Salta y Jujuy.

Art. 3º — Todas estas vías se construirán sobre la trocha uniforme de un metro de ancho.

Art. 4º — La Nación garante en cada una de estas vías el interés del 7 por ciento anual, sobre el precio porque las contrate.

Art. 5º — El Poder Ejecutivo no tomará en consideración ni aceptará propuesta alguna, que exceda del precio máximo que a continuación se fija por kilómetro:

- 1º Para las vías de Buenos Aires a San Juan y de Totoralejos a San Juan, dieciocho mil pesos fuertes por kilómetro;
- 2º Para la trasandina treinta y tres mil pesos fuertes por kilómetro;

3º Para la de Tucumán a Jujuy, veintisiete mil pesos fuertes por kilómetro.

Art. 6º — La construcción de estas vías se hará por secciones; y la garantía se pagará sobre el capital que cada una represente desde que sean dadas al servicio público.

Art. 7º — Las cantidades que el Poder Ejecutivo pague para el servicio de la garantía, las entregará en fondos públicos del 6 por ciento de renta y dos y medio de amortización al precio corriente en Londres.

Art. 8º — Para los efectos de la garantía se deducirá el 50 por ciento del producto bruto de la línea, con excepción de la trasandina y la de Jujuy, en las que se deducirá el 55 por ciento.

Art. 9º — Las cantidades que la Nación pague por garantía le serán reembolsadas por las empresas respectivas en la misma forma, cuando el producto de cada línea exceda del 7 por ciento.

Art. 10. — El Poder Ejecutivo durante el término de la garantía fijará las tarifas de todas estas líneas, e intervendrá en ellas después de su vencimiento, cuando el producto exceda del 12 por ciento.

Art. 11. — El concesionario de la vía de Buenos Aires a San Juan y ramal a Río Cuarto queda obligado: 1º, a constituir las secciones de Río Cuarto o Mercedes, San Luis, La Paz, Mendoza y San Juan, por la traza estudiada por don Angel G. de Elía; 2º, a presentar dentro de los doce meses de la fecha de la concesión los estudios y planos de la sección de Buenos Aires a Mercedes y San Luis y Río Cuarto; y 3º, a dar principio a los trabajos dieciocho meses después de realizado el contrato.

Art. 12. — Los concesionarios de todas las líneas quedan obligados: 1º, a formar sociedades anónimas; 2º, a presentar los planos de cada vía doce meses después de firmado el contrato; 3º, a presentar en igual término los estatutos de la sociedad para su aprobación; 4º, a dar principio a los trabajos de construcción doce meses después de aprobados éstos, y 5º, a depositar al firmar el contrato de concesión cien mil patacones o dar fianza equivalente como garantía de ejecución.

Art. 13. — El concesionario de la vía trasandina presentará un estudio doble por los pasos de Uspallata y de Los Patos.

Art. 14. — El Poder Ejecutivo asociará un ingeniero nacional a los ingenieros encargados de practicar el estudio y traza de cada vía.

Art. 15. — El depósito de que trata el inciso 5º del artículo 12, quedará a beneficio del Estado, siempre que el concesionario no de principio a los trabajos dentro de los términos fijados,

sin perjuicio de declararse caduca la concesión por el Poder Ejecutivo; y le será devuelto cuando haya introducido un valor igual en materiales para la vía respectiva.

Art. 16. — Los concesionarios tomarán por su cuenta y por su costo los estudios y planos que la Nación tenga hechos, sobre alguna de estas líneas.

Art. 17. — Los concesionarios o las sociedades que se formen para la construcción y explotación de las vías mencionadas, podrán levantar el capital necesario dentro o fuera de la República.

Art. 18. — El domicilio legal de cada una de las sociedades que se formen, será en la República Argentina, donde se harán efectivos los dividendos de las acciones subscriptas en el país.

Art. 19. — Los capitales subscritos para estos ferrocarriles serán libres de toda contribución o impuesto por 20 años.

Art. 20. — Los concesionarios de estas líneas quedan obligados a terminirlas cinco años después de empezados los trabajos de construcción, bajo una multa de veinticinco mil pesos fuertes por cada mes de retardo; y tendrán opción por cada mes que anticipen al cumplimiento de esta obligación, a una suma igual.

Art. 21. — El Poder Ejecutivo fijará en el contrato de concesión el peso de los rieles para la vía permanente, el tren rodante, y exigirá para las líneas de Buenos Aires, los Andes y del Noroeste, vagones especiales para el transporte de ganado en pie.

Art. 22. — El Poder Ejecutivo podrá inspeccionar por sus ingenieros, la construcción de cada una de las vías, y si los concesionarios no se sujetasen en ella a las estipulaciones convenidas, o los materiales fueren de mala calidad, las estaciones y depósitos sin capacidad bastante o el tren rodante insuficiente para las necesidades del tráfico, compelerá a la empresa a suplir las deficiencias, suspendiendo el pago de la garantía hasta que lo haga.

Art. 23. — El Poder Ejecutivo fijará un término de un mes desde la promulgación de esta ley, para recibir propuestas sobre todas las vías mencionadas, y aceptará a su vencimiento las más ventajosas.

Art. 24. — Si vencido el plazo fijado anteriormente para recibir propuestas no se hubiesen hecho por todas las líneas, el Poder Ejecutivo llamará nuevamente a propuestas, por las no solicitadas, por períodos de seis meses sucesivamente.

Art. 25. — Si seis meses antes de concluirse la construcción del ferrocarril a Tucumán, el Poder Ejecutivo no hubiese contratado con empresa par-

tiicular su prolongación a Jujuy, ordenará su construcción por cuenta del Estado previa licitación sobre los presupuestos que forme el Departamento de Ingenieros, disponiendo al efecto la cantidad necesaria del empréstito de obras públicas.

Art. 26. — El Poder Ejecutivo, así que el ferrocarril de Tucumán llegue al punto denominado Cañas, ordenará por cuenta del Estado, la construcción de un ramal desde ese punto a la ciudad de Santiago del Estero, con la misma trocha adoptada para la vía principal.

Art. 27. — En la ejecución de este ramal, los gastos se reducirán a la construcción de la vía permanente y de las estaciones necesarias, debiendo servirse del tren rodante de la vía principal para su explotación.

Art. 28. — Para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo hará presuponer las obras y las contratará previa licitación, disponiendo al efecto de las sumas necesarias del empréstito de obras públicas.

Art. 29. — El Poder Ejecutivo solicitará de los gobiernos de las provincias por cuyos territorios cruzarán estas líneas y ramales, cedan gratuitamente el terreno necesario para la vía y estaciones, y lo expropiará por cuenta de la empresa respectiva, donde no fuese posible obtenerlo.

Art. 30. — Los sobrantes del empréstito de obras públicas, después de aplicadas las sumas a objetos especiales y en los que destina esta ley, como así mismo el mayor precio obtenido en su colocación sobre el valor que se calculó en la ley que lo autorizó, y el que se obtenga aun por los bonos a colocar, quedan exclusivamente destinados para la ejecución de esta ley.

Art. 31. — El concesionario de los estudios del ferrocarril de Río Cuarto a San Juan será preferido en la licitación de la vía a que se refiere el inciso 1º del artículo 2º de la presente ley, de conformidad a la sanción del 3 de Octubre de 1870, en igualdad de condiciones a cualquier otro proponente.

Art. 32. — En caso que el señor Angel G. de Elía no obtuviese en la licitación la concesión de la línea de Buenos Aires a San Juan y ramal a Río Cuarto, el Poder Ejecutivo le abonará los estudios y planos hechos en virtud de la ley del 3 de Octubre de 1870, por su costo efectivo, y además un 20 % sobre el costo comprobado de sus trabajos.

Art. 33. — Comuníquese, etc.

Sala de comisiones del Senado, en Buenos Aires a 19 de Septiembre de 1872.

Oroño. — Blanco. — Ibarguren.

PROYECTOS PRIMITIVOS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — El Poder Ejecutivo contratará con empresarios particulares la construcción y explotación de las vías férreas de que trata esta ley, con sujeción a las bases y condiciones que ella establece.

Art. 2º — Las vías férreas a construir son:

- 1º De Buenos Aires hasta la ciudad de San Juan, pasando por Rojas, Junín, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza;
- 2º De las ciudades de Mendoza y San Juan a San Felipe de los Andes (Chile) pasando la Cordillera, ya sea por el paso de Uspallata o de Los Patos, según lo acuerden los gobiernos de ambas repúblicas;
- 3º Desde Totoralejos (sobre la vía de Tucumán) hasta San Juan, pasando por las ciudades de Catamarca y La Rioja;
- 4º De Tucumán a Salta y Jujuy.

Art. 3º — Todas estas líneas se construirán sobre la trocha uniforme de un metro de ancho.

Art. 4º — La Nación garantiza a cada una de las líneas mencionadas el interés del 7 % anual sobre un precio *máximo de quince mil pesos fuertes por kilómetro*, con excepción de la *transandina* que lo hará sobre el de *treinta mil pesos fuertes por kilómetro* hasta el límite con la República de Chile.

Art. 5º — La construcción de las líneas se hará por secciones y la garantía se pagará sobre el capital que represente cada sección, y desde que sean dadas al servicio público.

Art. 6º — Las cantidades que el Poder Ejecutivo tenga que hacer efectivas para el servicio de la garantía, las entregará en fondos públicos del 6 % de renta y 1 % de amortización anual a la par.

Art. 7º — Dichas cantidades le serán reembolsadas a la Nación en la misma forma por las respectivas empresas, cuando el producto neto de la línea exceda del 8 %.

Art. 8º — Para los efectos de la garantía se deducirá el 50 % del producto bruto de la línea, con excepción de la *transandina* en la que se deducirá el 55 %.

Art. 9º — El Poder Ejecutivo durante el término de la garantía fijará las tarifas, e inter-

vendrá en ellas después de su vencimiento cuando el producto neto alcance al 10 %.

Art. 10. — La Nación podrá expropiar estas líneas abonando un 20 % además del total garantizado.

Art. 11. — Los concesionarios de estas líneas quedan obligados: 1º a formar sociedades anónimas; 2º a presentar dentro de los doce meses siguientes de la concesión, los estatutos de la sociedad; 3º a presentar los planos de las vías dentro del mismo término; 4º a dar principio a los trabajos de construcción doce meses después de aprobados éstos; y 5º a depositar al firmar la concesión, *cincuenta mil* patacones, o dar fianzas equivalentes como garantía de ejecución.

Art. 12. — El depósito de que habla el artículo anterior quedará a beneficio del Estado, siempre que el concesionario no dé principio a los trabajos dentro del término fijado anteriormente, sin perjuicio de declararse caduca la concesión por el Poder Ejecutivo.

Art. 13. — Los concesionarios de estas líneas tomarán por su cuenta y por su costo, los estudios y planos que la Nación tenga hechos sobre algunas de las líneas.

Art. 14. — Los concesionarios o las sociedades que formen podrán levantar el capital necesario dentro y fuera de la República.

Art. 15. — El domicilio legal de cada una de las compañías que se formen será la República Argentina y en ella estarán obligadas a llevar las cuentas de la administración, a declarar y pagar los dividendos de las acciones subscriptas en la República, sin deducciones por impuestos o gabelas a que puedan estar sujetas las acciones subscriptas en el extranjero.

Art. 16. — Cada empresa podrá tener en el extranjero los escritorios necesarios para los fines del artículo anterior con relación a las acciones subscriptas fuera del país.

Art. 17. — La contravención al artículo 14 autoriza *ipso facto* la suspensión de la garantía sin perjuicio de obligar a la empresa a las tarifas que el Poder Ejecutivo fije.

Art. 18. — Los concesionarios de estas líneas quedan obligados a terminirlas cinco años después de empezados los trabajos de construcción, bajo una multa de veinticinco mil pesos fuertes por cada mes de retardo; y tendrán opción a una suma igual por cada mes que antecipeen el cumplimiento de esta obligación.

Art. 19. — El Poder Ejecutivo fijará un término de seis meses desde la promulgación de esta ley para recibir propuestas por las líneas

mencionadas, debiendo aceptar a su vencimiento las más ventajosas.

Art. 20. — Si vencido el término fijado en el artículo anterior no se hubiesen hecho propuestas por todas las líneas, el Poder Ejecutivo llamará sucesivamente por iguales períodos a propuestas por las no solicitadas.

Art. 21. — El Poder Ejecutivo subscribirá un millón de pesos fuertes en acciones en cada una de estas líneas.

Art. 22. — Para la ejecución de esta disposición se destinan por el Ministerio de Hacienda, cuatro millones de pesos fuertes del producto del empréstito de obras públicas, que mantendrá éste a interés en un banco hasta el momento de aplicarlos.

Art. 23. — Los intereses que se acumulen procedentes de este depósito, los reservará el ministro del interior para el servicio de los fondos públicos que se emitan para el pago de la garantía.

Art. 24. — Todas estas líneas quedan regidas por la ley general de ferrocarriles.

Art. 25. — El Poder Ejecutivo una vez que el ferrocarril a Tucumán llegue al punto denominado Cañas, ordenará por cuenta del Estado, la construcción de un ramal desde ese punto a la ciudad de Santiago del Estero, con la misma trocha adoptada para la vía principal.

Art. 26. — En la construcción de este ramal los gastos se reducirán a la ejecución de la vía permanente y de las estaciones necesarias, debiendo servirse del tren rodante del camino de Tucumán para su explotación.

Art. 27. — Queda destinado para la ejecución de dicho ramal un millón de pesos fuertes del empréstito de obras públicas, que el Ministerio de Hacienda pondrá también a disposición del Ministerio del Interior.

Art. 28. — El Poder Ejecutivo solicitará de los gobiernos de provincias por cuyos territorios cruzarán las diversas líneas de que trata esta ley, gratuitamente los terrenos necesarios para la construcción de las vías y estaciones; y expropiará por cuenta de la empresa respectiva los que no fuese posible obtener.

Art. 29. — Comuníquese, etc.

J. M. del Carril.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Se autoriza al Poder Ejecutivo para que por cuenta de la Nación prolongue el

Septiembre 26 de 1872

CAMARA DE SENADORES

55ª Reunión. 52ª Sesión ordinaria

ferrocarril de Río Cuarto hasta Villa Mercedes (San Luis).

Art. 2º — En la prolongación sólo hará construir la vía permanente, una estación de segunda clase en Mercedes, dos intermedias de tercera clase, el telégrafo y las casas para camineros, en la proporción de una por cada diez kilómetros.

Art. 3º — La prolongación de esta vía se hará con la misma trocha adoptada para la de Río Cuarto.

Art. 4º — El Poder Ejecutivo previo el presupuesto que forme el Departamento de Ingenieros con arreglo a las disposiciones de esta ley, contratará la construcción de la vía.

Art. 5º — Para la ejecución de esta ley el Poder Ejecutivo dispondrá de las acciones que la Nación tiene en el Central Argentino; pero no podrá enajenarlas con un premio menor de 10 % neto.

Art. 6º — Mientras enajena dichas acciones dispondrá de los fondos necesarios del empréstito de obras públicas.

Art. 7º — Comuníquese, etc.

J. M. del Carril.

DEMOSTRACIONES

Número 1

Ferrocarril de Río Cuarto a San Juan

	Trocha ancha \$	Trocha angosta \$
Sección 1ª. Río Cuarto a Villa Mercedes	3.323.760	2.525.880
Sección 2ª. A San Luis	2.769.800	2.149.000
„ 3ª. Villa de la Paz.	3.323.760	2.525.880
„ 4ª. Mendoza	3.462.250	3.631.125
„ 5ª. San Juan	4.257.182	3.235.231
	<hr/> 17.136.752	<hr/> 13.067.116
En fondos públicos del 6 % de renta y 2 ½ % de amortización al 90 % habría que entregar. Sumas	19.040.836	14.519.018
6 % de renta y 2 ½ % de amortización de esas sumas en 20 años	32.369.420	24.682.320
Comisiones, etc., 2 ¼ %	428.418	326.677
	<hr/> 32.797.838	<hr/> 25.008.997
Suponiendo que durante los diez últimos años hasta la completa extinción de la deuda, no produjese para reintegrar sino el 9 %, tendríamos un resultado positivo y final a favor del Tesoro, de	15.423.076	11.760.000
O sea una diferencia de	<hr/> 17.374.762	<hr/> 13.248.997

Número 2

Responsabilidades del gobierno para la garantía del 7 % sobre la construcción de 618 kilómetros 700 metros de ferrocarril, de Río Cuarto a San Juan.

TROCHA ANCHA

SECCIÓN 1ª

Río Cuarto a Villa Mercedes

	\$	\$
1876 Marzo 31. Dada la concesión en 1º de Octubre de 1872, esta sección se terminará en la fecha del margen. Longitud 120 kilómetros. Costo kilométrico determinado por la oficina de ingenieros, \$ 27.698. Costo total, \$ 3.323.760.		
1876 Diciembre 31. Liquidación de garantía por nueve meses de explotación	174.496	
1876 Diciembre 31. Producto 3 % deducido	74.784	99.712

SECCIÓN 2ª

Villa Mercedes a San Luis

1877 Junio 30. Concluye esta sección. Longitud, 100 kilómetros. Costo, \$ 2.769.800.		
1877. Diciembre 31. Garantía por seis meses	86.943	
1877 Diciembre 31. Producto 3 por ciento deducido	41.547	
Saldo	45.396	
1877 Diciembre 31. Garantía 3 por ciento, 1ª sección, un producto de 4	99.712	145.103

SECCIÓN 3ª

A Villa de la Paz

	\$	\$
1878 Septiembre 30. Concluye esta sección. Longitud, 120 kilómetros. Costo, \$ 3.323.760.		
1878 Diciembre 31. Liquidación 3 meses explotación	58.165	
Producto 3 % deducido	24.928	
Saldo	33.237	
1878 Diciembre 31. Garantía 2 por ciento 1ª sección	66.475	
1878 Diciembre 31. Garantía 3 por ciento, 2ª sección	83.094	182.806
		<hr/> 427.626

SECCIÓN 4ª

A Mendoza

	\$	\$
1879 Diciembre 31. Concluye esta sección sin garantía. Longitud, 125 kilómetros. Costo, \$ 3.462.250.		
1879 Diciembre 31. Garantía 1 por ciento. 1ª sección .	33.237	
1879 Diciembre 31. Garantía 2 por ciento. 2ª sección .	55.396	
1879 Diciembre 31. Garantía 3 por ciento. 3ª sección .	99.712	188.345
1880 Diciembre 31. Garantía este año toda la línea en un costo total de pesos 12.879.570, al 2 % . .		257.591
1881 Diciembre 31. Garantía este año 1 %		128.795
Total de desembolsos del Tesoro en 6 años		1.002.357

SECCIÓN 5ª

A San Juan

	\$	\$
1881 Diciembre 31. Longitud, 153 kilómetros 700 m. Costo, \$ 4.257.182.		
1881 Diciembre 31. Garantía por 6 meses	149.001	
Producto 3 % deducido .	63.857	
Saldo	85.144	
Garantía 1 % línea a Mendoza	128.795	213.939
1882 Diciembre 31. Garantía 3 por ciento. 5ª sección solamente		127.715
1883 Diciembre 31. Garantía 2 por ciento. 5ª sección solamente		85.143
1881 Diciembre 31. Garantía 1 por ciento. 5ª sección solamente		42.571
		1.471.725
1885 Diciembre 31. Cesa toda garantía este año comenzando aquí a devolver a la Nación lo que ella ha pagado.		

Número 3

TROCHA ANGOSTA

Responsabilidades del gobierno para la garantía del 7 % sobre la construcción de 618 kilómetros 700 metros (384²⁴ millas) de ferrocarril desde Río Cuarto a San Juan.

SECCIÓN 1ª

Río Cuarto a Villa Mercedes

	\$	\$
1876 Marzo 31. Dada la concesión en 1º de Octubre de 1872, esta sección terminará en la fecha del margen. Longitud, 120 kilómetros. Costo kilométrico determinado por la oficina de ingenieros, \$ 21.049. Costo total de esta sección, \$ 2.525.880.		
1876 Diciembre 31. Garantía 9 meses de explotación . .	132.609	
Producto 3 % deducido .	56.832	75.777

SECCIÓN 2ª

A San Luis

1877 Junio 30. Concluye esta sección. Longitud, 100 kilómetros. Costo, \$ 2.149.000.		
1877 Diciembre 31. Garantía por 6 meses	75.215	
Producto 3 % deducido .	32.235	
Saldo	42.980	
1877 Diciembre 31. Garantía 3 por ciento. 1ª sección descontando un producto de 4 %	75.776	118.756

SECCIÓN 3ª

A Villa de la Paz

	\$	\$
1878 Septiembre 30. Concluye esta sección. Longitud, 120 kilómetros. Costo, \$ 2.525.880.		
1878 Diciembre 31. Garantía 3 meses explotación . . .	44.203	
Producto 3 % deducido .	18.944	
Saldo	25.259	
1878 Diciembre 31. Garantía 2 por ciento. 1ª sección . .	50.517	
1878 Diciembre 31. Garantía 3 por ciento. 2ª sección . .	64.470	140.246

Septiembre 26 de 1872

CAMARA DE SENADORES

55ª Reunión. 52ª Sesión ordinaria

SECCIÓN 4ª

A Mendoza

	\$	\$
1879 Diciembre 31. Concluye esta sección sin garantía. Longitud, 125 kilómetros. Costo, \$ 2.631.125.		
1879 Diciembre 31. Garantía 1 por ciento. 1ª sección. . .	25.258	
1879 Diciembre 31. Garantía 2 por ciento. 2ª sección. . .	42.980	
1879 Diciembre 31. Garantía 3 por ciento. 3ª sección. . .	75.776	144.014
1880 Diciembre 31. Garantía este año, hasta Mendoza, teniendo la línea hasta allí un costo de pesos 9.787.785, 2 % . . .		195.755

SECCIÓN 5ª

A San Juan

1881 Junio 30. Concluye esta sección. Longitud, 153 kilómetros, 700 metros. Costo, \$ 3.235.231.		
1881 Diciembre 31. Garantía por 6 meses	113.233	
Producto 3 % deducido	48.528	
Saldo	64.705	
1881 Diciembre 31. Garantía 1 por ciento línea a Mendoza	97.877	162.582
1882 Diciembre 31. Garantía 3 por ciento. 5ª sección solamente		97.057
1883 Diciembre 31. Garantía 2 por ciento. 5ª sección solamente		64.704
1884 Diciembre 31. Garantía 1 por ciento. 5ª sección solamente		32.352
1885 Diciembre 31. Cesa la garantía comenzando a devolver a la Nación lo que ella ha pagado.		
Total de garantías 9 años . . .		1.031.243

Número 4

TROCHA ANCHA

SECCIÓN 1ª

	\$	\$
1876. Diciembre 31. 6 % de renta y 2 ½ % sobre pesos 99.712		8.475,52

SECCIÓN 2ª

1877. Diciembre 31. 6 % de renta y 2 ½ % de amortización sobre \$ 99.712 de la 1ª sección	8.475,52	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización sobre pesos 145.108 de la 2ª sección.	12.334,18	20.809,70

SECCIÓN 3ª

1878. 6 % de renta y 2 ½ % de amortización y 99.712 de la 1ª sección	8.475,52	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización y \$ 145.108 de la 2ª sección	12.334,18	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización y \$ 182.806 de la 3ª sección	15.538,51	36.348,21

SECCIÓN 4ª

1879. 6 % de renta y 2 ½ % de amortización y \$ 99.712 de la 1ª sección	8.475,55	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización y \$ 145.108 de la 2ª sección	12.334,18	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización y \$ 182.806 de la 3ª sección	15.538,51	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización y \$ 188.345 de la 4ª sección	16.009,32	52.357,56
1880. A pagar este año según la partida anterior	52.357,53	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 257.591 por garantía de toda la línea	21.895,32	74.252,76
1881. A pagar este año según la partida anterior	74.252,76	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 128.795 del 1 % de garantía este año	10.947,57	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 213.939 de la 5ª sección	18.184,21	103.384,54
1882. A pagar este año según la partida anterior	103.384,54	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 127.715 de la 5ª sección	10.855,77	114.240,31
1883. A pagar este año según la partida anterior	114.240,31	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 85.143 de la 5ª sección	7.237,15	121.477,46

1884. A pagar este año según la partida anterior	121.477,46	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 42.571 de la 5ª sección	3.618,53	125.095,99

1885	A pagar este año	\$ 125,095,99
1886	" " " " " " " "	125,095,99
1887	" " " " " " " "	125,095,99
1888	" " " " " " " "	125,095,99
1889	" " " " " " " "	125,095,99
1890	" " " " " " " "	125,095,99
1891	" " " " " " " "	125,095,99
1892	" " " " " " " "	125,095,99
1893	" " " " " " " "	125,095,99
1894	" " " " " " " "	125,095,99
1895	" " " " " " " "	125,095,99
1896	" " " " " " " "	116.620,47
1897	" " " " " " " "	104.286,29
1898	" " " " " " " "	88.747,78
1899	" " " " " " " "	72.738,46
1900	" " " " " " " "	50.843,23
1901	" " " " " " " "	21.711,45
1902	" " " " " " " "	10.855,68
1903	" " " " " " " "	3.618,53

\$ 1,845,477.78

 \mathcal{F}

Suponiendo que durante los diez últimos años hasta la completa extinción de los fondos públicos dados en pago de la garantía del 7 por ciento, no produjese para reintegrar el capital anticipado por esta causa sino el 2 %, tendríamos por resultado positivo y final un producto a favor del Tesoro, de 3.427.350.-

O sea una diferencia entre la suma desembolsada y la reintegrada, de	925.430,20
--	------------

3.427.350.— 3.427.050,30

Número 5

TROCHA ANGOSTA

SECCIÓN 1ª

1876. Diciembre 31. 6% de renta y 2 1/2 % de amortización, \$ 75.777	6.441,04
--	----------

SECCIÓN 2ª

1877. Diciembre 31.	6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 75.777 de la 1ª sección	6.441,04	
	6 % de renta y 7 ½ % de amortización, \$ 118.756 de la 2ª sección . . .	10.094,26	16.535,30

SECCIÓN 3ª

1878. Diciembre 31. 6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 75.777 de la 1ª sección	6.441.04	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 118.756 de la 2ª sección	10.094,26	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 140.246 de la 3ª sección	11.920,91	28.456,21

SECCIÓN 4ª

1879. Diciembre 31. 6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 75.777 de la 1ª sección	6.441,04	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 118.756 de la 2ª sección	10.094,26	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 140.246 de la 3ª sección	11.920,91	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 144.014 de la 4ª sección	12.241,19	40.697,40

1880. A pagar este año.

Diciembre 31. 6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 75.777 de la 1ª sección	6.441,04	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 118.756 de la 2ª sección	10.094,26	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 140.246 de la 3ª sección	11.920,91	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 144.014 de la 4ª sección	12.241,19	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 195.755 por garantía en toda la línea	16.639,17	57.336,57

1881. A pagar este año según	
la partida anterior . . .	57.336,57

SECCIÓN 5ª

6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 162,582 de la 5ª sección	13.819,47	71.156,04
---	-----------	-----------

1882. A pagar este año según	
la partida anterior . .	71,156,04

6 % de renta y 2 1/2 % de amortización, \$ 97.057 de la 5ª sección	8.249,84	79.405,88
--	----------	-----------

1883. A pagar este año según la partida anterior . .	79,405,88
---	-----------

6 % de renta y 2 1/2 % de amortización, \$ 64.704		
de la 5ª sección	5.499,84	84.905,72

Septiembre 26 de 1872

CAMARA DE SENADORES

55ª Reunión. 52ª Sesión ordinaria

1884. A pagar este año según la partida anterior . . .	84.905,72	
6 % de renta y 2 ½ % de amortización, \$ 32.352 de la 5ª sección	2.749,92	87.655,64
1885 A pagar este año	\$	87.655,64
1886		87.655,64
1887		87.655,64
1888		87.655,64
1889		87.655,64
1890		87.655,64
1891		87.655,64
1892		87.655,64
1893		87.655,64
1894		87.655,64
1895		87.655,64
1896		81.214,60
1897		71.120,34
1898		59.199,43
1899		46.958,24
1900		30.319,07
1901		16.499,60
1902		8.249,76
1903		2.749,92
	\$	1.280.513.—

\$	\$
----	----

Suponiendo que durante los diez últimos años hasta la completa extinción de los fondos públicos dados en pago de la garantía del 7 por ciento, no produjese para reintegrar el capital anticipado por esta causa sino el 2 %, tendríamos por resultado positivo y final un producto a favor del Tesoro, de 2.607.423.—

O sea una diferencia entre la suma desembolsada y la reintegrada, de 854.310,20

2.607.423.—	2.607.423.—
-------------	-------------

Puesto en discusión en general el proyecto de la Comisión, el señor senador **Oroño** lo fundó agregando nuevas consideraciones a las del dictamen que se había leído, para demostrar las ventajas que se reportarían con la sanción del proyecto y la practicabilidad de efectuar los caminos férreos que por el proyecto se determinan, haciendo demostraciones aritméticas sobre el costo de la garantía que pesaría sobre el tesoro, cuya erogación no recargaría de un modo oneroso sus obligaciones.

—Se pasó a cuarto intermedio, y continuando poco después la sesión con asistencias de los señores senadores Luque y Vallejo, siguió la discusión en general del proyecto.

El **Sr. Llerena** expuso, que él votaría en contra de él, por cuanto de los dos proyectos presentados por el señor senador del Carril la Comisión había prescindido del único práctico y que respondía a una necesidad de actualidad, cual era el que disponía la continuación del ferrocarril de Río Cuarto a Mercedes por cuenta del tesoro de la Nación, y se había aquella (la Comisión) contraído solo al que respondía a ventajas futuras y de una ejecución remota.

El **Sr. Oroño** expuso que las observaciones del señor senador vendrían bien cuando se discutiera en particular el proyecto, que comprendía también, entre las diferentes líneas cuya construcción se determinaban, la de Río Cuarto a Mercedes, y que le pedía no negara su voto en general al proyecto.

El **Sr. del Carril** apoyó también con nuevas consideraciones y demostraciones el proyecto de la Comisión, dando datos estadísticos para probar la importancia de las líneas que se determinaban, sus grandes ventajas y el pequeño costo que en relación a ellas importaría la garantía que a su juicio terminaría al octavo año.

—El señor senador Quintana entró en sesión durante la exposición anterior.

—No tomando ningún otro señor senador la palabra, se votó el proyecto en general y fué aprobado por unanimidad.

—Puesto en discusión en particular, se votó y aprobó por igual mayoría el artículo 1º.

En discusión el 2º por inciso, el señor senador **del Carril** preguntó respecto del 1º, cual era el objeto que tenía en vista la Comisión al determinar que la línea de Cuyo partiera de Buenos Aires o de alguno de sus puertos inmediatos, adicionado con esta última parte el proyecto primitivo.

El **Sr. Oroño** contestó que esa adición respondía a un pensamiento más liberal que el que contenía el proyecto primitivo, pues que así se dejaba a los empresarios la libertad de elegir el punto de arranque más conveniente.

El **Sr. del Carril** se opuso a la adición, manifestando las ventajas y beneficios que el comercio de Cuyo dejaría de reportar desde que el arranque del ferrocarril para aquellas provincias, no fuera Buenos Aires.

El **Sr. Quintana**, después de emitir ideas generales en apoyo del pensamiento que formaba el fondo del proyecto, combatió también detenidamente la adición que la Comisión había introducido determinando que el punto de arran-

Septiembre 26 de 1872

CAMARA DE SENADORES

55ª Reunión. 52ª Sesión ordinaria

que del ferrocarril, pudiera ser otro que la ciudad de Buenos Aires.

Suscitóse con este motivo una detenida discusión, defendiendo el señor senador **Oroño** la adición indicada y combatiéndola los señores senadores **Quintana** y **del Carril**.

El **Sr. Llerena** objetó también la última parte del inciso que determina se haga por empresa particular la línea de Río Cuarto a Mercedes, pidiendo se eliminara dicha parte, al

objeto de que por un otro inciso se estableciera que esa línea fucra construída por cuenta de la Nación.

En este estado del debate el señor senador **García** pidió se levantara la sesión por ser ya la hora avanzada.

—Siendo generalmente apoyada esta indicación, se excusa votarla, y se levantó la sesión siendo las cinco y media de la tarde.