

17.^a SESION DE PRORROGA — OCTUBRE 23 DE 1872

Presidencia del señor QUINTANA

Senadores presentes: Aráoz, Blanco, Borges, Colodrero, Corvalán, Daract, del Carril, García, Ibarguren, Lobo, Oroño, Quintana, Torrent y Vallejo.

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

Senadores ausentes, con aviso: Bazán, Benítez, Luque, Navarro y Villafañe.

Senador ausente, sin aviso: Granel.

Senador ausente, fuera de la capital: Zavallía.

SUMARIO

- 1.—Comunicación de la Cámara de Diputados.
- 2.—Presupuesto para 1873. Se resuelve **no insistir en las modificaciones** introducidas por la Cámara de Diputados.
- 3.—Construcción de varios ferrocarriles. Se resuelve **insistir** en las modificaciones.
- 4.—Ferrocarril de Río Cuarto a Mercedes. Se resuelve **insistir** en las modificaciones.

—En Buenos Aires, a veintitrés de Octubre de mil ochocientos setenta y dos, reunidos en su sala de sesiones el señor presidente provisional del Senado y los demás señores senadores arriba inscriptos, se abrió la sesión con inasistencia de los señores Benítez, Bazán, Luque y Villafañe con aviso; y ausentes de esta capital, con licencia, Mitre, Martínez, Gorostiaga, Arias y Bustamante; con aviso a la Honorable Cámara, Zavallía; al señor presidente, Navarro; y sin aviso, Granel.

1

No dándose lectura de actas se hizo la de una nota de la Honorable Cámara de Diputados, comunicando no haber insistido en sus

modificaciones hechas en el proyecto sobre Banco Nacional, y desechadas por el Senado. Se destinó al archivo previo acuse de recibo.

2

—Se pasó en seguida a la consideración del dictamen de las comisiones de Hacienda y Negocios Constitucionales sobre las modificaciones al presupuesto no aceptadas por la otra Cámara, siendo como sigue el dictamen de las comisiones de Hacienda y Negocios Constitucionales y la nota de la otra Cámara:

Honorable señor:

Las comisiones de Hacienda y Negocios Constitucionales encargadas por vuestra honorabilidad para estudiar las partidas de la ley del presupuesto que han vuelto a la consideración del Honorable Senado por la insistencia en ellas de la Honorable Cámara de Diputados, tienen el honor de aconsejar a vuestra honorabilidad su aceptación por los fundamentos que el miembro informante expondrá verbalmente.

Sala de comisiones, Octubre 17 de 1872.

Luque. — Vallejo. Torrent. — Llerena. — Benítez.

7º (Administración de Rosario). Los señores senadores **García y Aráoz** sostuvieron que debía el Senado insistir en el aumento hecho en el sueldo del administrador de Rentas de Rosario, así como en los demás empleados de esa repartición.

—Votada la partida resultó afirmativa por la insistencia de 8 votos contra 6, pero no siendo los dos tercios requeridos, el señor presidente proclamó negativa para la insistencia.

—Votadas sucesivamente las demás partidas, prevaleció la afirmativa por el dictamen de la Comisión; resultando en consecuencia no haber insistido el Senado en ninguna de sus modificaciones desechadas por la otra Cámara, y quedando así terminada definitivamente la sanción del presupuesto general para 1873, para ser comunicado al Poder Ejecutivo.

3

—Acto continuo se resolvió tomar en consideración el despacho de la Comisión del Interior sobre las modificaciones hechas por la otra Cámara en el proyecto de ley sobre ferrocarriles garantidos, siendo como sigue el tenor del informe y del proyecto de la otra Cámara.

Honorable señor:

La Comisión del Interior, después de haber examinado las modificaciones hechas por la Cámara de Diputados en el proyecto de ley sobre ferrocarriles en la República, que se le pasó en revisión, se permite aconsejaros insistáis en los artículos 5º, 10 y 20 del proyecto sancionado por la Cámara de Senadores, y aceptéis todas las demás modificaciones propuestas, por ser de mera redacción y por no alterar en lo más mínimo el fondo de la sanción del Senado.

Sala de la comisión, Buenos Aires, Octubre 22 de 1872.

N. Oroño. — F. Ibarguren. — E. Blanco.

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

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

Art. 2º — Las vías férreas que deben construirse son:

- 1º De la ciudad de Buenos Aires hasta la de San Juan, pasando por Rojas o Junín, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza;
- 2º De la ciudad de Mendoza o de la de San Juan en dirección a San Felipe de los Andes (Chile), hasta el límite de la República; ya sea por el Paso de Los Patos o por el de Uspallata, según el que resulte más practicable y económico de los estudios que se hagan;
- 3º De Totoralejos, sobre la vía férrea de Córdoba a Tucumán, a la ciudad de San Juan, pasando por Chumbicha o Punta del Negro, la ciudad de La Rioja y los Marayes, y ligándose por un ramal a la ciudad de Catamarca;
- 4º De Tucumán a Jujuy, ligándose con la ciudad de Salta;
- 5º Del pueblo de Mercedes a la ciudad de Corrientes, pasando por los pueblos de San Roque y Saladas.

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

Art. 4º — La Nación garantiza en cada una de estas vías, el interés del 7 % anual, sobre el precio porque las contrate, por el término de veinte años.

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, dieciséis mil pesos fuertes por kilómetro;
- 2º Para la trasandina, treinta y tres mil pesos fuertes por kilómetro;
- 3º Para la de Tucumán a Jujuy, veinticinco mil pesos fuertes por kilómetro;
- 4º Para la de Mercedes a Corrientes, veintidos 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 % de renta y 1 % de amortización anual, al precio corriente en Londres, o en dinero efectivo cuando el Poder Ejecutivo lo estime así conveniente.

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

Art. 9º — Cuando el producto líquido de cada línea exceda del 7 %, la empresa respectiva entregará a la Nación el excedente íntegro, en efectivo o en fondos públicos del 6 % de renta y 1 % de amortización al precio corriente en Londres, hasta reembolsar por completo las cantidades recibidas en razón de la garantía.

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

Art. 11. — El concesionario de la vía de Buenos Aires a San Juan, deberá construir las secciones de Mercedes a San Luis, de San Luis a La Paz, de La Paz a Mendoza y de Mendoza a San Juan, por la traza estudiada por don Angel G. de Elía.

Art. 12. — Los concesionarios de las líneas quedan obligados:

- 1º A presentar los estudios técnicos de la traza y pedir su aprobación dentro de los doce meses siguientes a la celebración del contrato;
- 2º A dar principio a los trabajos de construcción en las líneas de Buenos Aires a San Juan y de Corrientes a Mercedes, dentro de los seis meses siguientes a la aprobación de la traza; en la trasandina dentro de un año contado también desde la aprobación de la traza; y en las de Totoralejos a San Juan, y de Tucumán a Jujuy, dentro de tres meses, contados desde el día en que llegue al punto de arranque de cada una el ferrocarril en construcción de Córdoba a Tucumán;
- 3º A depositar, al firmar el contrato de concesión, cien mil pesos fuertes, o dar fianzas por esa suma, 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 y fijará la traza definitiva en caso de discordancia a este respecto, entre el ingeniero nacional y los ingenieros de la empresa.

Art. 15. — El depósito de que habla el inciso 3º del artículo 12, quedará a beneficio del Estado, siempre que el concesionario no presente los estudios o no dé 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 o empleado 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. — El domicilio legal de cada una de las sociedades que se formen, será en la República Argentina, en donde se harán efectivos los dividendos de acciones subscriptas en el país.

Art. 18. — Los capitales subscritos para estos ferrocarriles, serán libres de toda contribución o impuesto nacional o provincial, por el término de veinte años.

Art. 19. — Los concesionarios de estas líneas deberán concluir las en el término que se fije en el contrato de concesión, término que se contará desde que se dé principio a los trabajos y que no podrá exceder de tres años para la línea de Corrientes, de seis para la de Buenos Aires a San Juan y de cinco para las demás.

Art. 20. — Los concesionarios que no terminen sus líneas respectivas dentro de los plazos estipulados, pagarán una multa de veinticinco mil pesos fuertes por cada mes de retardo, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente justificados.

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

Art. 22. — El Poder Ejecutivo deberá 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 fuesen 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 nueve meses desde la promulgación de esta ley para recibir propuestas sobre todas las vías mencionadas y aceptará las más ventajosas.

Art. 24. — Si vencido el plazo fijado por el artículo anterior no se hubiesen hecho propuestas sobre todas las líneas, el Poder Ejecutivo llamará nuevamente a propuestas por las no licitadas, por períodos de seis meses sucesivamente.

Art. 25. — El Poder Ejecutivo solicitará de los gobiernos de las provincias, por cuyos territorios cruzarán estas líneas, la cesión gratuita del terreno necesario para la vía y estaciones, y lo expropiará por cuenta de la empresa respectiva donde no fuese posible obtenerlo.

Art. 26. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

C. DEL CAMPILLO.
Bernardo Solveyra,
Secretario.

Hecha la lectura comparada de los artículos cuya insistencia aconseja la Comisión, y los correlativos del anterior proyecto, el señor senador **Ibarguren** fundó el dictamen, proponiendo a la vez que para facilitar la consideración de este asunto se concretara la votación a sólo los artículos en cuya insistencia se aconsejaba, dándose por aprobadas todas las demás modificaciones hechas por la otra Cámara.

—Votadas sucesivamente las insistencias aconsejadas, fueron aceptadas por unanimidad.

El **Sr. del Carril** propuso que se votara también especialmente la modificación hecha en el artículo 22 del proyecto primitivo respecto del plazo, pues que él era de opinión que debía insistirse en el fijado por el Senado.

Apoyaron esta indicación los señores senadores **Aráoz** y **Oroño**, y votado si se insistía o

no, resultó afirmativa por la insistencia por 9 votos contra 5.

—Las demás modificaciones se votaron en general y fueron aprobadas.

4

—Acto continuo se pasó a la consideración del informe de la misma Comisión sobre el proyecto de ley devuelto por la otra Cámara, relativa a la prolongación del ferrocarril de Río Cuarto.

—Su tenor:

Honorable señor:

La Comisión del Interior se permite aconsejar la insistencia en las modificaciones sancionadas por el Senado en el proyecto de ley venido en revisión de la Cámara de Diputados, sobre la construcción del ferrocarril de Río Cuarto a Mercedes, por las razones que expondrá la Comisión.

Sala de comisiones, Buenos Aires, Octubre 22 de 1872.

N. Oroño. — F. Ibarguren. — E. Blanco.

Puesto en discusión el anterior dictamen, lo fundó con detención el señor senador **Oroño**, y no haciéndose observación alguna en contrario, se votó si el Senado insistía o no en su sanción respecto de este asunto y prevaleció la afirmativa por 12 votos contra 2.

—Terminó con esto la sesión, levantándose a las diez menos veinte minutos de la noche.