

54.^a Y ULTIMA SESION ORDINARIA — SEPTIEMBRE 30 DE 1873

Presidencia de los señores ALSINA y QUINTANA

Senadores presentes: Aráoz, Arias, Bazán, Benítez, Blanco, Borges, Bustamante, Colodrero, Colombres, Corvalán, Daraet, García, Gorostiaga, Granel, Iburguren, Lobo, Llerena, Navarro, Oroño, Quintana, Román, Torrent, Vallejo y Villafañe.

Senadores ausentes, con licencia: Luque y Mitre.

Senadores ausentes, con aviso: del Carril y Martínez.

SUMARIO

- 1.—Asuntos entrados.
- 2.—Sanción del proyecto de ley en revisión autorizando la construcción de un ferrocarril trasandino a Copiapó.
- 3.—Aprobación del despacho de la Comisión de Negocios Constitucionales sobre las facultades de las Cámaras para llamar a sus salas a los ministros del Poder Ejecutivo.
- 4.—Se resuelve no insistir en la ley de capital, vetada por el Poder Ejecutivo.
- 5.—Mensaje del Poder Ejecutivo prorrogando las sesiones, y nuevo asunto entrado.
- 6.—Pedido de desafuero del señor senador Oroño. Se resuelve que no ha lugar.
- 7.—Aprobación del proyecto de ley en revisión, declarando comprendidos en los beneficios de la ley de pensiones militares, a los milicianos del ejército del general Güemes, así como a las viudas e hijas solteras de los mismos.
- 8.—Aprobación del proyecto de ley en revisión, acordando la garantía del 7 por ciento a los concesionarios del ferrocarril de Concordia a Gualaguaychú.
- 9.—Sanción del proyecto de ley en revisión autorizando la construcción de obras en el puerto de Santa Fe.
- 10.—Rechazo del proyecto de ley en general autorizando la adquisición de varias obras de derecho, traducidas por don José María Cantilo.
- 11.—Aprobación del proyecto de ley en revisión acordando pensión a la señora Leonor R. de Uriarte.

12.—Se rechaza la moción de considerar el proyecto de ley de mensajerías.

—En Buenos Aires, a treinta de Septiembre de mil ochocientos setenta y tres, reunidos en su sala de sesiones el señor presidente y los señores senadores arriba inscriptos, se abrió la sesión con inasistencia de los señores del Carril, con aviso; Martínez, por enfermedad; Mitre, en misión diplomática; y Luque, ausente de esta capital con licencia.

1

Leída y aprobada el acta de la sesión de 27 del corriente (53^a ordinaria), y no estando dispuesta la de la anterior sesión extraordinaria del 29 (por la noche), se dió lectura según la práctica establecida, de la nómina de los señores senadores cuya mandato termina el 30 de Abril de 1874; y son: por Buenos Aires, el brigadier general don Bartolomé Mitre; por Córdoba, don Alejo Román; por Catamarca, don José Luis Lobo; por Mendoza, don Eusebio Blanco; por Santiago, don Juan Francisco Borges; por Santa Fe, el doctor don Joaquín Granel; por San Luis, los señores don Mauricio Daraet y don Juan Llerena y por Tucumán don Benjamín Villafañe.

Se informó en seguida de los siguientes despachos de comisiones:

De la del Interior, sobre el ferrocarril trasandino.

De la de Guerra, en los proyectos de ley que autorizan al Poder Ejecutivo para invertir hasta 300.000 pesos fuertes en la construcción de arsenales y depósitos de marina; 50.000 pesos fuertes en las obras del puerto de Santa Fe, y para aumentar el número de aspirantes a guardias marinas de la Escuela Náutica, y en el que acuerda una pensión de gracia a doña Leonor Roldán de Uriarte.

De la de Negocios Constitucionales, en la petición del juez seccional de Buenos Aires, para el allanamiento del fuero del señor senador Oroño.

2

Sr. Aráoz. — Anoche hice indicación de que se tratasen todos estos asuntos que vienen despachados por las comisiones, unos de iniciativa del Senado, y otros que vienen de la Cámara de Diputados, pero ya aceptados varios por las comisiones y hay algunos que otros — quizá no sean sino uno o dos — que se podrían tratar sobre tablas. Esta indicación como digo, fué aceptada de lleno, sin que levantase ninguna observación, por lo que quedó como moción que el Senado había hecho suya. Pido, pues, que, por el orden en que han sido leídos, vayan tratándose estos asuntos.

Sr. Quintana. — De acuerdo con la moción que acaba de hacer el señor senador por Jujuy, hago moción para que se entre a discutir el dictamen de la Comisión, relativo al proyecto de ley que la Cámara de Diputados sancionó acordando la garantía del 7 % al ferrocarril denominado Trasandino.

—Apoyado.

Sr. Quintana. — Este asunto ha sido extensamente discutido en la Cámara de Diputados, y allí sancionado el proyecto correspondiente pasó al estudio detenido de la Comisión del Interior de esta Cámara y la mayoría de ella ha dictaminado favorablemente aceptando el proyecto de ley de la Cámara de Diputados.

Por otra parte, el concesionario había hecho una impresión de la solicitud presentada al Congreso, en la cual hay datos de sobra para poder juzgar de la importancia y de la conveniencia de ese camino; así es que el Senado está, por esta misma solicitud, por las discusiones de la Cámara de Diputados y por el dictamen de la Comisión del Interior, en perfecta aptitud para entrar a discutir y resolver este asunto.

Me limito a lo dicho, porque siendo muy poco el tiempo que nos falta para la terminación de

las sesiones, es preciso ser muy sobrios en palabras.

Sr. Presidente. — Si no hay oposición por parte del Senado, se procederá como se indica.

—Aceptada estas indicaciones, el señor presidente puso en discusión dicho asunto, y se leyeron los dos despachos de la Comisión en mayoría y minoría, y el proyecto de su referencia, siendo como sigue el tenor de estos documentos:

Honorable señor:

La Comisión del Interior ha estudiado el proyecto de ley enviado por la Honorable Cámara de Diputados a la revisión del Honorable Senado, autorizando al Poder Ejecutivo para contratar con don Francisco J. San Román por sí y en representación de la compañía del ferrocarril de Copiapó, la construcción de una vía férrea a través de los Andes, que arranque de la Punta del Negro, provincia de La Rioja, y se ligue en Puquios al mencionado ferrocarril de Copiapó.

Estudiando las bases que se señalan para celebrar el contrato de construcción de este ferrocarril, la Comisión encuentra que no pueden ser más favorables para el tesoro público, donde se fija el máximo de su distancia y precio por kilómetro para los efectos de hacer efectiva la garantía del 7 % que se acuerda a esta empresa. La ley del año pasado fijó un precio de 33.000 pesos por kilómetro para el camino de los Andes y en este sólo se eleva el máximo a 18.000, pudiendo todavía ser menos si así resultase del costo comprobado de construcción.

La Comisión excusa entrar en otros detalles acerca de los cuales infomará verbalmente, aconsejando desde ahora al Honorable Senado la adopción del mencionado proyecto en los mismos términos en que viene redactado de la otra Cámara.

Buenos Aires, Septiembre 25 de 1873.

Bustamante. — Oroño.

En disidencia: *Blanco.*

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con el señor Francisco J. San Román, por sí y en representación de la compañía del ferrocarril de Copiapó, la construcción

y explotación de una vía a través de los Andes, bajo las bases que a continuación se expresan:

- 1ª El punto de arranque de la línea será en Punta del Negro provincia de La Rioja, y seguirá su trayecto por las poblaciones de Machingasta, Alpasineches, Río Colorado, Capacalamo, Tinogasta y Fiambalá, hasta salvar los Andes y unirse al extremo oriental del ferrocarril de Copiapó en Puquios;
- 2ª Para los efectos de los privilegios y condiciones que acordará este contrato, el Poder Ejecutivo no reconocerá a la vía una extensión mayor de quinientos kilómetros, o la parte menor de esta distancia que resultare dentro del territorio argentino;
- 3ª El ferrocarril será de una vía, un metro de ancho, con rieles cuyo peso y tren rodante serán fijados por el Poder Ejecutivo, sobre durmientes de madera, y todo el material y equipo de la mejor calidad, debiendo exigirse vagones especiales para la conducción de ganado en pie;
- 4ª El precio de costo por kilómetro será reconocido a razón de dieciocho mil pesos fuertes como máximum, y sin perjuicio de que la empresa constructora exhiba sus comprobantes de gastos para establecer su verdadero costo, limitándose en todo caso la garantía al capital invertido, si baja de dieciocho mil pesos fuertes por kilómetro, y limitándose a esta última cantidad, aun cuando exceda de ella;
- 5ª Los estudios de reconocimiento definitivo de la línea serán emprendidos dentro de los cuatro meses después de celebrado el contrato procedente de esta ley, y nueve meses después, se dará principio a los trabajos de construcción para entregarla concluída al tráfico en toda su extensión, a los cinco años contados desde aquella fecha, debiendo aquellos estudios ser previamente aprobados por el Poder Ejecutivo;
- 6ª El domicilio legal del directorio de la compañía estará necesariamente en la República Argentina;
- 7ª La garantía que la Nación acuerda a la empresa del Ferrocarril Trasandino será de 7 por ciento anual sobre su costo fijo en la parte que corresponde al territorio argentino, y según los pre-

cios y condiciones determinadas en la base 4ª;

- 8ª La garantía se hará efectiva a medida que se entreguen al tráfico las diversas secciones del camino, debiendo hacerse su liquidación al fin de cada año, abonándose a la empresa la diferencia que resultare entre el monto del interés garantizado y el valor de las entradas del camino, previa deducción de un 45 por ciento por gastos de explotación;
- 9ª El término de la garantía será por 20 años contados desde el día en que se entregue al tráfico la línea concluída en toda su extensión;
10. Las cantidades que el Poder Ejecutivo pague por el servicio de la garantía las entregará en fondos públicos nacionales de seis por ciento de renta y uno por ciento de amortización anual, al precio corriente en Londres, o en dinero efectivo cuando el Poder Ejecutivo lo estime así conveniente;
11. Cuando el producto líquido de la línea exceda al siete por ciento, la empresa entregará al Poder Ejecutivo el excedente íntegro en efectivo o en fondos públicos nacionales del seis por ciento de renta y uno por ciento de amortización anual, al precio corriente en Londres, hasta reembolsar por completo las cantidades recibidas en razón de la garantía;
12. Los concesionarios de la línea depositarán en el Banco Nacional, al firmar el contrato de concesión, la cantidad de doscientos mil pesos fuertes, como garantía de la ejecución;
13. El depósito de que habla la base anterior, quedará a beneficio del Estado, siempre que los concesionarios no emprendan los estudios, o no den principio a los trabajos dentro de los términos fijados, sin perjuicio de declararse caduca la concesión por el Poder Ejecutivo y le será devuelta cuando hayan introducido o empleado un valor igual en materiales para la vía, los que quedarán subrogados a la garantía a que se refiere la base anterior;
14. El Poder Ejecutivo asociará un ingeniero nacional a los ingenieros de la empresa encargada de practicar los estudios y traza definitiva en caso de disconformidad a este respecto entre el ingeniero nacional y los de la empresa;

15. El Poder Ejecutivo deberá inspeccionar por sus ingenieros la construcción de la línea, y si los concesionarios no se sujetasen en ella a las estipulaciones convenidas, o los materiales fuesen de mala calidad, las estaciones o 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;
16. Los concesionarios de esta línea quedarán obligados a terminar su construcción en el término fijado en la base 5ª, bajo una multa de veinticinco mil pesos fuertes por cada mes que retarde el cumplimiento de esta obligación;
17. El Poder Ejecutivo, durante el término de la garantía, fijará de acuerdo con los concesionarios las tarifas de la línea;
18. Los materiales destinados a la construcción y conservación de la línea, serán libres de todo derecho de introducción y serán exentas las propiedades de la empresa anexas al servicio de la línea, de toda contribución;
19. Las maderas de los bosques que pertenezcan al gobierno nacional que hayan de destinarse exclusivamente a construcciones y destinos al ferrocarril, como asimismo los terrenos de propiedad nacional que sean necesarios para el establecimiento de la vía en todo su trayecto, para estaciones, almacenes, fábricas, etcétera, serán cedidos gratis a la empresa.
En cuanto a las maderas de los bosques y terrenos de propiedad particular o provincial serán expropiados, y de cuenta de la empresa todas las gestiones y diligencias consiguientes;
20. El gobierno nacional se reserva el derecho de adquirir la propiedad del ferrocarril con todas sus adherencias, en cualquier tiempo que lo estime conveniente, abonando a la empresa un veinte por ciento de beneficio sobre el costo efectivo de la vía, sin incluir la garantía del siete por ciento;
21. Después de entregada al tráfico la primera sección de la línea, la empresa exhibirá cada tres meses el comprobante de sus gastos de construcción y explotación, y un estado demostrativo del movimiento del tráfico;

22. Los concesionarios no deberán establecer condiciones respecto del resultado que obtengan en sus gestiones para ante el gobierno chileno: los plazos y términos estipulados en las presentes bases, regirán estrictamente desde la celebración del contrato;
23. Toda diferencia entre el Poder Ejecutivo y los concesionarios, sobre el contrato celebrado en cumplimiento de esta ley, será resuelta por árbitros;
24. En todo lo que no se oponga a la presente ley, regirá para esta línea la ley reglamentaria de ferrocarriles nacionales de 18 de Septiembre de 1872.

Art. 2º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

C. DEL CAMPILLO.
R. B. Muñiz,
Secretario.

Honorable señor:

La Comisión del Interior ha tomado en consideración el proyecto de ley sancionado por la Honorable Cámara de Diputados acordando a los señores San Román y Compañía la garantía del 7 por ciento a los capitales que inviertan en la construcción de un ferrocarril trasandino dentro del límite de 18.000 pesos fuertes por kilómetro, cuyo camino debe recorrer la distancia de 600 kilómetros entre Punta del Negro, territorio argentino, la cumbre de la cordillera, línea divisoria, y Puquios, territorio chileno, donde tocará con el ferrocarril de Copiapó, que termina en el puerto de Caldera, sobre el Pacífico.

La Comisión, estudiando con atención este nuevo proyecto de ferrocarril trasandino, ha computado las distancias que tendrán que recorrer los productos que transiten por dicha vía, poniendo a la vista las poblaciones que liga y compulsando los datos estadísticos sobre comercio y tráfico que la alimentarán; prescindiendo de algunos otros detalles también de importancia, en atención al corto tiempo que ha tenido para estudiar materias tan complejas como las que exige el asunto de que se ocupa.

En consecuencia, presenta en resumen las distancias en que se hallan de Caldera y Valparaíso cada una de las ciudades argentinas que a continuación se expresan:

Jujuy, de Caldera	1.654	kilómetros
„ de Valparaíso	1.574	„
Salta, de Caldera	1.636	„
„ de Valparaíso	1.554	„
Tucumán, de Caldera	1.346	„
„ de Valparaíso	1.264	„
Santiago del Estero, de Caldera	1.307	„
Santiago del Estero, de Valparaíso	1.225	„
Córdoba, de Caldera	1.202	„
„ de Valparaíso	1.120	„
Catamarca, de Caldera	932	„
„ de Valparaíso	850	„
La Rioja, de Caldera	892	„
„ „ de Valparaíso	720	„
San Juan, de Caldera	1.232	„
„ „ de Valparaíso	870	„
Mendoza, de Caldera	1.384	„
„ de Valparaíso	320	„
San Luis, de Caldera	1.631	„
„ „ de Valparaíso	565	„
Rosario, de Caldera, por Córdoba	1.562	„
Rosario, de Valparaíso	1.100	„
Buenos Aires, de Caldera, por Córdoba	1.850	„
Buenos Aires, de Valparaíso, por Mendoza	1.237	„

Estos datos manifiestan a primera vista la necesidad de estudiarlos y rectificarlos, sometiendo el proyecto sancionado por la Cámara de Diputados a informe del Departamento de Ingenieros, antes de echar sobre el tesoro de la Nación el peso de la garantía de diez millones de pesos concedido por él a esta segunda línea interoceánica por Copiapó, que no podrá ofrecer mayores ni iguales ventajas comerciales, que la línea decretada y licitada, como vamos a demostrarlo.

Bastará echar una rápida ojeada a la estadística de las aduanas para apreciar el movimiento actual que por las cordilleras existe, y la renta que producen las establecidas, para comprender el incremento que tomaría el tráfico una vez realizada la vía ya decretada y licitada, que es la más natural por la distancia y porque liga y atiende todos los intereses ya creados. Aconcagua, Santiago y Valparaíso, son los tres departamentos de Chile que más consumen, y los dos primeros los que sirven de centro de depósito y estadía para invernar las cien mil cabezas de ganado que se importan anualmente de Mendoza y San Juan por la vía de Uspallata. Estas provincias, esencial-

mente agrícolas, tienen sus invernaderos artificiales donde se hacen los acopios que alimentan el tráfico, lo que no será dado practicar a otras provincias que se hallan en condiciones muy diversas.

Por Valparaíso, puerto principal de Chile, se hacen las exportaciones para toda la costa Norte hasta Perú, recibiendo periódicamente de Aconcagua y Santiago el número de cabezas pedido por los consumidores; por consiguiente, es indispensable para el tráfico de ganado que haya un punto de estadía conveniente, que no existe ni puede existir en Copiapó ni en las provincias de La Rioja, Catamarca y Santiago del Estero, donde deberían hacerse los acopios.

Copiapó, por otra parte, es completamente árido y está separado del resto de Chile por un inmenso desierto.

Es preciso también tener presente que las dos terceras partes por lo menos, de los ganados que por Uspallata se introducen a Chile, se benefician en los invernaderos reduciéndolos a cecina para la exportación, en saladeros establecidos a ese fin; y que esto no podría ejecutarse en Copiapó donde hasta el agua es sumamente escasa.

Lo mismo puede decirse sobre el tráfico comercial; las provincias de La Rioja, Catamarca y Santiago no tienen productos agrícolas que llevar a Chile, y por lo que respecta a los de su consumo no irían a tomarlos de Valparaíso desde que ya están a menos distancia de Rosario por el Ferrocarril Central que avanza al Norte.

Vamos ahora al pasaje de personas, suponiendo que se construyen las dos vías de Uspallata y Copiapó, ¿preferirían éstas: la de Copiapó, haciendo dos días de navegación a vapor para tomarla, a la primera que está en contacto con los grandes centros de comercio y con el puerto principal de Valparaíso siendo además la más recta? ¿Recorrerían por gusto los 1.200 kilómetros que dista de Valparaíso? Seguramente que no.

Hay todavía otras consideraciones que deben tenerse presentes para resolver este asunto. Dada la ley de ferrocarriles de 5 de Noviembre del año pasado y establecida la licitación para todas las líneas decretadas, ¿puede, apartándose de esta práctica, concederse esta nueva e introducir la competencia autorizando sin un estudio serio, y con prescindencia de las demás prescripciones de la ley, la línea de que se trata? Fácilmente se comprende que esto no debe hacerse, y que el Departamento de Inge-

nieros debe ser previamente consultado sobre los dictámenes y sobre los demás puntos de su exclusiva competencia.

De otro modo, las dos líneas al nacer tocarían serios inconvenientes y se perjudicarían con grave perjuicio para la República, que lo que necesita es una comunicación con el Pacífico y no dos, so pena de no tener ninguna.

Habiendo demostrado ya la diferencia radical que existe sobre las distancias que separan las capitales de las provincias argentinas de Valparaíso y Caldera respectivamente, vamos ahora a demostrar el recargo de fletes que tendrán que soportar las mercancías y los ganados si aún fuese posible que este tráfico se hiciese en Copiapó.

Tomando por punto de arranque para este ferrocarril el denominado Punta del Negro, resulta una distancia mayor de 82 kilómetros al puerto de Caldera que al de Valparaíso; estimando en cuatro centavos fuertes el flete por tonelada y por kilómetro, los productos de Catamarca, Córdoba, Santiago, Tucumán, Salta y Jujuy, se recargarían en pesos 3,28 por tonelada; La Rioja por encontrarse entre el Punta del Negro y Uspallata, queda todavía a mayor distancia de Caldera y su recargo no sería menos de pesos 7,28 por tonelada y en proporción los ganados.

Rosario, por la vía de Uspallata, está 462 kilómetros más cerca de Valparaíso, y Buenos Aires a 613 kilómetros; por consiguiente, el recargo por Copiapó sería el primero de pesos 18,48 y para el segundo de pesos 24,52; siendo proporcional para los pasajeros, que indudablemente se acumularían en los grandes centros de Valparaíso y Santiago.

Respecto al costo diferencial de ambas líneas conviene esclarecer que la desigualdad es aparente si se descompone el costo de la de Copiapó entre llanura y cordilleras, como está fijado en la de Uspallata, cuya cadena de montañas es más angosta aunque de más elevación que la del Norte. Así los 180 kilómetros por Uspallata representan cinco millones garantidos, mientras que la vía por Copiapó de 500 kilómetros aumentaría la garantía ya acordada a la primera.

En vista de todas estas consideraciones, el proyecto sancionado por la Cámara de Diputados, pasado en revisión al Senado, no debe tomarse en consideración sin obtener previamente todos aquellos datos necesarios para la mejor resolución, pidiendo al mismo tiempo un dictamen al Departamento de Ingenieros, para que determine con exactitud de las observacio-

nes expresadas en este informe, pudiendo así proceder con más acierto.

Sala de comisiones del Senado, Buenos Aires, Septiembre 29 de 1873.

Eusebio Blanco.

Sr. Bustamante. — Señor presidente: la importancia de esta línea, su porvenir, los intereses que está llamado a servir, su costo y todo lo demás, está bastante detallado en el folio que el interesado ha repartido a todos los miembros de ambas Cámaras y que creo que ellos habrán leído; entiendo, entonces, que no es necesario que yo me extienda en demostrarlo; así me contraeré simplemente a hacer unas pocas observaciones, para fundar el dictamen de la Comisión, favorable a este proyecto.

Es la primera, señor presidente: que este proyecto no es ya un contrato con el señor San Román, y la sociedad que representa del ferrocarril a Copiapó, sino simplemente una autorización al Poder Ejecutivo para que pueda contratar, después que él tenga, como quiere mi honorable colega el señor senador por Mendoza, todos los requisitos necesarios para llevar este asunto al conocimiento de los ingenieros, de hacerlo estudiar y de obtener de ellos el dictamen científico que la Comisión no ha podido recabar por falta de tiempo. No hay, pues, en esta ley, una obligación contraída ya por el gobierno, ya por el tesoro nacional: es una facultad dada al Poder Ejecutivo para que pueda llevar a cabo esta empresa celebrando el contrato.

En cuanto a los términos, en general, me parece que no pueden ser más ventajosos; hemos hecho muchas concesiones de ferrocarriles en terrenos llanos señalando un precio de 20.000 pesos fuertes por kilómetro; el ferrocarril que se autorizó de Mendoza por San Juan, pasando la cordillera a Chile, tiene un precio señalado de 32.000 fuertes como máximo, pudiendo todavía ser este precio mucho menor, si comprobados los gastos así resultase. En ese caso el Poder Ejecutivo no reconocerá el precio de 18.000 fuertes, sino lo que efectivamente hubiese costado la construcción de la línea, mientras que si pasara de 18.000 fuertes, si llegase a 19 ó 20, no reconoce sino 18.

En cuanto a la distancia, se marcan 500 kilómetros, aun cuando el trayecto no ha sido todavía medido, porque no se han hecho estudios técnicos; pero tratándose de ese camino, el interesado nos ha asegurado que es muy posible, que casi tiene la evidencia de que una vez hecha la traza y bien ratificada, la distancia

no pasará de 460 kilómetros y nunca ha de llegar a 500.

Se ha observado que este ferrocarril tiene mucha parte de llano, y alguna parte también de cordilleras; pero la mayor parte de la distancia que recorre es de cordilleras. Sin embargo, aun suponiendo que la mitad fuera de cordilleras, y la otra mitad de llano, quiere decir que el ferrocarril más barato que puede contratarse en la República Argentina por el llano, sube a 15.000 pesos el kilómetro.

Tenemos entonces que el máximo del costo sería de 15 a 18.000 pesos. Así es que, tomando el término medio, resultaría que este ferrocarril vendría a costar, en llano 15.000 pesos fuertes, y en la cordillera de los Andes 20.000 pesos fuertes, y es poco menos que imposible que por la cordillera pueda hacerse un ferrocarril por este precio.

Este ferrocarril, por otra parte, señor presidente, no es un ferrocarril interoceánico, como el ferrocarril que puede hacerse de Mendoza a Chile.

La Comisión no ha tenido la oportunidad de computar las distancias, como lo ha hecho un honorable colega por Mendoza, desde Caldera a los diversos puntos de la República Argentina y Valparaíso mismo. Es posible que sea más larga la distancia que hay desde Caldera a los pueblos de la República Argentina que de Valparaíso; pero yo creo, señor presidente, que el ferrocarril de Mendoza a San Juan y Chile, si es posible — cosa que no está averiguada todavía, mientras que está averiguado que por el boquete de San Francisco es posible. — Si es posible desde Mendoza por San Juan a Chile, sólo sería posible en tiempo de verano, pero llegaría el tiempo de la nieve, y ese ferrocarril estaría completamente interrumpido durante los cuatro meses que la nieve dura; porque no podríamos hacer en este camino lo que han hecho los norteamericanos con su ferrocarril de Nueva York a San Francisco de California: ponerle techo: porque los ventarrones de la cordillera son tales, que no habría techo que los soportara. Entonces tendríamos que este ferrocarril sólo serviría durante cuatro o seis meses, mientras que por San Francisco, nunca se cubriría de nieve desde que es una cosa averiguada que allí la nieve da paso en todas las estaciones del año.

Además, el gran porvenir de este ferrocarril está en primer lugar, en los ganados en pie, no solamente para el consumo de Copiapó, sino para transportarlos al Perú, en donde hay una ley dada por aquel Congreso acordando una prima de 12 pesos fuertes por cada cabeza de

ganado que se introduzca en pie. Así los ganados de las provincias del Norte, como Salta, Tucumán y La Rioja, también pueden ser vendidos con ventaja en los invernaderos, que si no los hay hoy tan abundantes en las demás provincias de Cuyo, los habrá mañana, porque los terrenos son aparentes para ese objeto.

Esos ganados podrían ir en un momento por la cordillera para llevarse a Lima y venderse a un precio muy superior al que en Chile tiene el ganado. Además, los que hacen este negocio, tienen una prima de 12 pesos fuertes por cabeza, lo que es una gran cosa. De esta manera los ganados de las provincias de Cuyo, de Córdoba y algunas provincias del litoral, podrán ser llevados a la parte Sur de Chile, donde tienen un mercado seguro, y pasar al día siguiente de Valparaíso hasta Lima. Entretanto, pocas veces se llevan los ganados en pie actualmente hasta Lima, porque, como ha dicho mi honorable colega, lo que se lleva actualmente es la carne seca; pero la carne seca nunca puede hacer competencia al ganado en pie que puede introducirse por medio de este ferrocarril a Lima.

Además, es una cosa averiguada, que hoy mismo, a pesar de no haber vías de comunicación, se traen de las provincias de Catamarca y de La Rioja los metales en bruto para beneficiarse allí, y el transporte de estos metales será mucho más fácil por medio de este camino.

Estas son las razones que ha tenido la Comisión para aconsejar a la Cámara la sanción de este proyecto y son también las que tengo que dar a la Cámara.

Sr. Blanco. — En el informe escrito que he presentado en disidencia con mis colegas de la Comisión del Interior, he consignado por extenso todos los datos que demuestran la conveniencia de acordar la concesión de este ferrocarril.

La premura y la rapidez con que se procede a considerar este asunto, hacen que no se puedan compulsar esos datos. Yo hubiera deseado que se hubiera tomado en cuenta la distancia y otros datos estadísticos que prueban la dificultad que ofreciera el tráfico por este camino, tanto porque el camino a Copiapó es muy árido, por carecer de pastos para el ganado, cuanto porque a este lado tampoco hay invernaderos.

Todas estas consideraciones se han tenido presentes allí, y yo habría deseado que hubiese habido tiempo para considerarlas por el Senado.

No pudiendo ser así, la Cámara resolverá lo que estime conveniente.

Sr. Llerena. — No voy a hacer cuestión; voy a decir cuatro palabras por los conocimientos prácticos que tengo de una y otra vía, y por consideraciones prácticas que es muy importante que las Cámaras las tengan a la vista.

Desde luego declaro que mi opinión es muy favorable a la concesión de este ferrocarril; creo que él va a ser muy útil para las provincias del Norte, pero sin que eso dé lugar a creer que ese camino pueda ser una línea de comunicación interoceánica, por la vasta área de terreno firme que tiene que recorrer.

Tampoco no es el punto más estrecho que se halla entre Buenos Aires y Mendoza a Valparaíso, es al contrario la parte más ancha de nuestro continente; la que va a recorrer es una distancia que puede considerarse el triple de la que debe recorrer el camino.

Se ha dicho también que el camino desde Buenos Aires a Valparaíso es problemático; yo creo que no, señor presidente, que no es problemático.

Se ha demostrado, señor presidente, que no es posible pasar por encima de la cordillera de los Andes con un ferrocarril. Sin embargo, por medio de un túnel, que es fácil construir, porque la cordillera es estrecha aunque muy alta, en ese punto se puede pasar y evitar así la nieve en el invierno, y al mismo tiempo la distancia.

Respecto al tráfico, que es probable alimento el ferrocarril que se va a hacer a Copiapó, yo diré que los vapores que salen de Valparaíso van cargados de animales gordos a Mendoza. Ese tráfico está ya establecido y sería difícil que se estableciera con otros puertos, porque tal vez los fletes que se pagan de Valparaíso a Callao serían los mismos que a Copiapó. Entre tanto el tráfico de ganado costaría mucho allí, en el Norte, por la escasez de pasto y mayor valor que tiene.

Así es que, sin quitarle a ninguna de las dos líneas su ventaja, es conveniente tener ambas, puesto que ambas son benéficas y no pueden perjudicarse una con la otra. Sin embargo, yo creo que, en el interés de ambas líneas debe deferirse por lo menos durante uno o dos años esta concesión del ferrocarril a Copiapó.

Si se hicieran estas dos concesiones, indudablemente que ambas van a ser llamadas al mercado de Inglaterra, y allí se van a hacer la competencia. Entonces sucedería que en Inglaterra, en que no tienen conocimientos prácticos y positivos de lo que han de producir ambas líneas, es probable que estas dos concesiones vayan a perjudicarse y tal vez a hacer imposible su realización.

Así es que deja con tiempo para que los concesionarios del ferrocarril entre Buenos Aires

y Valparaíso adquieran los capitales en Londres y se ponga en vía de práctica esa empresa; ya la otra puede tratar de realizar por su parte la suya.

Se objeta que en Copiapó hay capitales que pueden reunirse, al menos hasta la mayor parte de la suma que se necesita para esa empresa, y que además hay personas muy acreditadas en la Bolsa de Londres que están empeñadas en esa concesión; pero yo digo que es conveniente evitar la competencia que puedan hacerse estas dos concesiones en Londres; y esa competencia puede evitarse retardando el despacho de una de las concesiones por uno o dos años. Esto no perjudicaría a la realización de la empresa, puesto que ambas concesiones son buenas y van a servir mucho al desarrollo de los intereses materiales y al progreso de esos pueblos.

No diré más por no fatigar la atención de la Cámara.

Sr. Bustamante. — Señor presidente: el retardo que el señor senador nos propone lo trae consigo la ley, puesto que faculta al Poder Ejecutivo para hacer el contrato. El Poder Ejecutivo lo hará después que estudie esta materia por medio de sus ingenieros. ¿Cuánto tiempo emplearán en estudiar ese camino? Yo no lo sé; pero es posible que pueda pasarse mucho tiempo antes de que el contrato pueda realizarse. Entonces la objeción del señor senador de que estos ferrocarriles van a perjudicarse recíprocamente en la Bolsa de Londres, si bien eso es fundado hasta cierto punto, también es cierto que todos los ferrocarriles — que hemos votado y vamos a votar en seguida de éste, porque como es sabido nos viene otro doblemente más caro que éste — van a ser imposibles, según el señor senador, desde que todas estas concesiones van a llevarse a la Bolsa de Londres y se harán competencia unas a otras. Pero yo digo que este ferrocarril está en mejores condiciones que los otros, puesto que el señor San Román, representante de la sociedad del ferrocarril de Copiapó a Cuyo, y el señor Edwards que es uno de los primeros capitalistas sudamericanos, pues me han informado que tiene una fortuna de veinticuatro millones, tiene el ferrocarril de Copiapó dos mil y tantas acciones de 500 pesos fuertes.

El señor San Román nos ha asegurado que tiene reunida la sociedad cinco millones de pesos fuertes disponibles para empezar los trabajos. De manera que lo que le falta no alcanza a cinco millones, que será lo que vaya a buscar a Londres.

Por consecuencia, me parece que no hay objeto en aplazar la consideración de este asunto;

mucho más desde que el señor senador ha propuesto el aplazamiento, encuentro que es conveniente tanto una línea como otra.

En cuanto a que no es un camino interoceánico, efectivamente es así, porque la comunicación interoceánica es la que se dirige de Mendoza a Chile y Perú; pero siempre tendría preferencia la línea más corta, y es sabido que ésta es más corta que la otra.

No tengo más que agregar.

—Se votó en general y fué aprobado, entrando en discusión particular el artículo 1º.

Sr. Bustamante. — Podría sancionarse por bases, dándose por aprobadas aquellas sobre las cuales no recaiga ninguna observación.

Sr. Presidente. — Lo iba a proponer; después de estar terminada la lectura del artículo, así se hará.

Sr. Bustamante. — Este ferrocarril empieza en la Punta del Negro, según el texto de la ley, porque la distancia que hay de la Punta del Negro a Totoralejos, para unirse por la línea de Córdoba a Tucumán, está comprendido en la ley dictada el año pasado, que es probable la llevará a cabo el licitador que haya ofrecido más ventajas. Es por eso que no se ha propuesto aquí esa línea hasta el Totoralejo, que es el verdadero punto de arranque.

—Se dió por aprobada la base 1ª.

—Se aprobaron sin discusión las bases 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª y 7ª.

—En discusión la 8ª.

Sr. Bustamante. — Me había olvidado hacer notar esta circunstancia.

Tanto la ley general del año pasado como las leyes parciales de este año dan por gastos de explotación a todos los ferrocarriles un 50 % del producido bruto; mientras que en esta ley sólo se le da un 45 %, quedando, por consiguiente, un 5 % más a beneficio del dividendo que han de tener los accionistas, y para disminuir la garantía que el Poder Ejecutivo tendría que hacer efectiva en caso de que no produjera el 7 %.

—Fué aprobada la base.

—En seguida fueron aprobadas, también sin discusión, las bases 9ª, 10ª, 11ª, 12ª, 13ª, 14ª, 15ª, 16ª, 17ª, 18ª y 19ª.

—En discusión la 20ª.

Sr. Quintana. — Yo voy a aceptar esta base porque no hay tiempo para hacer modificaciones; pero no porque esté conforme con ella.

Quería hacer presente esto para salvar mis opiniones sobre este asunto.

—Fué aprobada la base 20ª, así como la 21ª. En discusión la 22ª.

Sr. Bustamante. — Como este ferrocarril deberá pasar por territorio chileno, los concesionarios piden que este contrato no sea válido mientras ellos no hubiesen obtenido de la República de Chile una igual concesión para hacer un ferrocarril en aquel territorio.

La Cámara de Diputados no ha creído conveniente dejar subsistente esta limitación establecida por los proponentes; y dijo: «No acepto condiciones, ni el Poder Ejecutivo las aceptará.

«El contrato, una vez celebrado, es contrato.

«El señor San Román, por sí y en representación de los empresarios del ferrocarril de Copiapó, aceptará todas las obligaciones; hará los depósitos que se le indiquen y cumplirá con el compromiso contraído.» Si no cumple, el gobierno tendrá el derecho de percibir la multa estipulada en este proyecto, sea que el gobierno de Chile le conceda o no le conceda la construcción en aquella parte.

Eso quiere decir esta última parte.

—No haciéndose observación, fué aprobada la base 22ª, siéndolo igualmente, y sin discusión también, todas las demás bases del artículo.

3

—Se pasó en seguida a la consideración del dictamen de la Comisión de Negocios Constitucionales sobre los diversos mensajes del Poder Ejecutivo relativos a la asistencia de los ministros a la sala de las Cámaras por llamado de éstas, siendo su tenor como sigue:

Honorable señor:

La Comisión de Negocios Constitucionales ha examinado con toda la atención que requieren, los diversos mensajes del presidente de la República relativos a la facultad constitucional de ambas Cámaras de llamar a los ministros del Poder Ejecutivo a su seno para que den explicaciones sobre los asuntos que ellas crean necesarios.

Estudiados aquellos documentos en la doctrina e interpretación que encierran, sólo en-