

cho su última palabra, no ha podido menos de dar un informe contrario á la idea de lanzarse á construcciones teóricamente proyectadas, antes de ejecutar detenidos y formales estudios preparatorios.

Como el informe del almirante no ha sido leído entre los documentos anexos al contrato en discusión, voy á permitirle leer tres ó cuatro párrafos de él, para que se vea cuán exacto es lo que digo.

Dice el señor almirante: «Con el objeto de proceder con perfecta seguridad en la ejecución de su proyecto, ellos (habla de los ingenieros del interesado) sin duda se fortalecerán en un conocimiento completo de todas las fuerzas naturales que ahora se emplean para conservar abierto un canal.—No es suficiente para ello saber el hecho de la existencia de este canal (sus observaciones anteriores se refieren al canal de las Catalinas) sino que es conveniente conocer las causas de su existencia». Este conocimiento sólo se adquiere por un completo reconocimiento físico de esta parte del estuario; y esto sólo servirá de suficiente guía para la conservación y adelanto de cualesquiera de sus canales.» (Mensaje cit., pág. 6.)

Y como si no fuera bastante una vez, lo repite el almirante por segunda vez en otra forma, y así agrega en su informe: «No necesitaría decir que este estudio de las mareas y del influjo de las mareas sobre las corrientes debe hacerse con la mayor paciencia, bajo todos los cambios de vientos y presiones barométricas»; como también de las corrientes del río y de las fuerzas puestas en juego por la acción de los vientos solamente. El resultado de estas fuerzas se aprecia por medio de tablas y se demuestra por ilustraciones gráficas. Estos estudios pueden completarse satisfactoriamente por un examen microscópico del suelo de la parte alta del estuario y de las bocas de los ríos.» (Mensaje íd. pág. 7.)

Pero, por si acaso no bastaba decirlo dos veces, el almirante repite lo mismo por tercera vez recalcando sobre la idea fundamental. (Continuó leyendo su informe:) «El principio fundamental que tiene la primacía en todos

los planes de mejoras, como el que ahora tomamos en consideración, consiste en darle el mejor giro posible al estado actual de las cosas; haciendo que él ayude á la naturaleza, y empleando esas leyes de la naturaleza derivadas del estudio y observaciones, sea para restringir ó para desarrollar sus propias operaciones.» (Mensaje íd. página 7.)

El señor almirante recalca por cuarta vez sobre el mismo tópico y aprovecha esta ocasión para decir que no ha visto los planos de estudios, ni tiene idea de ellos, ni de lo que hayan hecho los ingenieros. Merece oírse con atención la parte del informe en que se dice así: «El principio fundamental que he citado es completamente reconocido por los ingenieros británicos en todo su informe, y particularmente bajo el título de Consideraciones Generales. Pero no he tenido el gusto de ver el libro de notas de ellas, ó del resultado de las inspecciones, y no sé hasta dónde hayan ido.»

Por quinta vez insiste el almirante sobre lo mismo, cerrando la parte facultativa de su informe con estas terminantes palabras: «Cualquiera discusión sobre este punto, aunque ligera, sería imperfecta, sin reconocer el principio: que la base, y la sola base verdadera de obras de ingeniería en ríos y puertos de marea, es el conocimiento minucioso y comprensivo de todas las fuerzas naturales, y sus resultados, cualesquiera que ellos sean.» (Mensaje íd. página 7.)

Por sexta vez ha insistido todavía el almirante sobre esta idea en su segundo informe de fecha 17 de junio escrito desde Montevideo, cuando ya el contrato había sido sometido al Congreso, temiendo sin duda no haber sido bien comprendido en su primer informe, visto el giro singular que se daba al asunto.

Por consecuencia, si hay aquí un testimonio autorizado que deponga contra la falta de previos estudios facultativos y declare que esos estudios son absolutamente indispensables, ese testimonio es el informe del almirante Davis. Lejos de apoyar la realización del proyecto como el

Ejecutivo parece creerlo, es un documento contraproducente, no siendo ni siquiera un estudio parcial de las obras que se trata realizar: ni siquiera una opinión acerca de los planos. Y téngase presente que el almirante se expresaba así, á pesar de haber sido tardíamente consultado, cuando ya el Gobierno había declarado «ex cátedra» buenos los planos y había hecho del contrato una cuestión de Estado, no teniendo por consecuencia el informante la suficiente libertad para improbar abiertamente el proceder irregular y poco meditado de un Gobierno amigo, que buscaba su cooperación para subsanar el error. Sin embargo de esto, su modo de ver y de sentir como hombre de ciencia y como hombre de conciencia, no ha podido ser más explícito.

Espero que no volverá á invocarse ya el informe del almirante como una pieza justificativa del contrato, porque en realidad es una sentencia condenatoria, en los términos mesurados é indirectos en que le era permitido hacerlo.

Veamos ahora si los ingenieros del interesado, ó el ingeniero (porque el P. E. en su Mensaje sólo habla de un ingeniero con quien se haya entendido), veamos si han llenado una parte del programa de observaciones previas indicadas por el almirante como indispensables, y veamos también hasta dónde alcanzaba la ciencia y hasta dónde han podido alcanzar los trabajos de esos ingenieros.

Yo sostengo que los conocimientos de ese ingeniero, ó de esos ingenieros, sobre los arduos problemas que hay que resolver para proceder con acierto, no van más allá de los adquiridos por el teniente Sidney, que levantó su excelente carta hidrográfica del Río de la Plata en 1855 y 1856, y cuya cartera de estudios me comunicó él mismo en aquella época. Sobre el plano del puerto de Buenos Aires levantado por Sidney y corregido por el almirantazgo inglés en 1866, trazaron los ingenieros Bell y Miller el proyecto de obras hidráulicas de que nos estamos ocupando. Sin que pretenda poner en duda su saber y su competencia, puedo decir que éste es todo el caudal de

ciencia teórica y práctica, que sobre la materia trajeron de Inglaterra. Ese caudal no han podido aumentarlo aquí en tres meses escasos que han permanecido rectificando medidas, levantando planos, redactando informes y haciendo una que otra observación parcial sobre el fondo del río que debía servir de base á las construcciones y sobre la fuerza de percusión de las aguas para graduar la resistencia de los materiales: y lo mismo diría si en lugar de tres, hubiesen permanecido aquí seis meses. Los datos más importantes respecto de la ley que gobierna las fuerzas naturales, la acción alternada de las corrientes con las mareas, la influencia predominante de los vientos bajo diversas condiciones, el movimiento de las arenas, las causas que forman los canales y mantienen la profundidad de las aguas hondas en nuestro puerto, y otra porción de conocimientos de este género, no han podido adquirirlos en tan corto espacio de tiempo, y el mismo informe de los ingenieros que ha sido publicado, así lo indica, pues en ninguna página de él se refieren á trabajos originales, que hayan ejecutado. Puede por lo tanto asegurarse que el cuaderno de notas ó sea la cartera de los ingenieros, que el almirante echaba de menos, y que dice no haber visto, no comprende ninguno de los estudios previos que él consideraba indispensables y que realmente lo son. Aun los mismos cortes y perfiles de la parte sólida del lecho del río á que se refiere el Mensaje del P. E., tengo para mí que no son sino la representación gráfica de la sonda marcada en las cartas de navegación, desde la que levantó el geógrafo español Oyarvide, en el siglo pasado, hasta la que últimamente ha formado el almirantazgo inglés, y por lo tanto, no es un trabajo original producto de observaciones directas.

Además, estos conocimientos que no son precisamente del resorte de los ingenieros hidráulicos, y corresponden más bien al hidrógrafo, al marino, requieren á más de mucho tiempo y contracción incesante, elementos de que esos ingenieros no han podido disponer. El almirante en su segundo informe, para el solo efecto de observar la fuerza de las corrientes y las olas, propone «veintiséis es-

taciones por lo menos» dentro de un semicírculo de «diez millas de radio». Un marino como Sidney ó como Mouchez necesitaría un año para ejecutar estas observaciones y para estudiar las variaciones periódicas que modifican las fuerzas naturales y obran de una manera más ó menos permanente.

Por consiguiente, carecemos hasta de los datos más estrictamente necesarios para formar un juicio aproximativo sobre la bondad de las obras proyectadas: sin estos datos no puede un cuerpo legislativo formar su ciencia y conciencia, ni está habilitado para dar su voto con alguna probabilidad de acierto. No hablo aquí de la ciencia trascendental, ni de la inteligencia perfecta de todos los detalles científicos que tales obras comprenden: me refiero á aquel grado de certidumbre racional que se forma en vista de demostraciones claras que se llama la ciencia y la conciencia de cada hombre, y que en este caso nos daría la seguridad, de que al votar este proyecto votamos real y positivamente un puerto, exento de los graves inconvenientes que tales obras mal estudiadas pueden producir.

No sé si la comisión de Hacienda, al encarar la cuestión desde este punto, ha tenido á su vista los planos de la obra á que me he referido. Si no lo ha hecho, ha debido hacerlo.

Señor Frías.—Sí, los ha tenido á la vista.

Señor Mitre.—No basta haberlos visto si no los ha estudiado para podernos ilustrar convenientemente acerca de ellos. Si la comisión no poseía la ciencia suficiente para hacerlo por sí, ha debido proceder como las comisiones del Parlamento Inglés en las arduas cuestiones cuyo estudio se las encomienda, llamando en su auxilio la ciencia y la experiencia de los hombres más competentes en la materia. Así hubiera formado ella su ciencia y su conciencia compulsando los datos que recogiese, habilitándose para transmitirnos á su vez la certidumbre moral, al menos, de que íbamos á votar sabiendo lo que hacíamos. Pero en el discurso del señor miembro informante de la comisión de Hacienda, que he escuchado con mucha atención, y en el cual

ha tenido ocasión de mostrar sus conocimientos en materia de derecho federal, no he oído una sola palabra que á punto tan capital se refiera. A este respecto la comisión nos ha dejado á obscuras, y si cada uno no tiene en sí mismo la luz que ha de guiarle en estas tinieblas, corre riesgo de extraviarse. Cada uno votará, pues, según mejor lo entienda; pero de cierto que al hacerlo afirmativamente, nadie con la mano puesta sobre la conciencia, podrá aseverar que estas obras hidráulicas, tal como se proyectan, nos van á dar el puerto que anhelamos.

Pero se dice: la garantía del acierto está en el interés mismo del empresario y de los ingenieros empleados por él, por cuanto no pueden tener ningún interés en engañar á los demás; pero no es ni debe ser éste el punto de vista del gobernante y del legislador. Debemos ponernos en el caso de que ellos puedan engañarse inocentemente á sí mismos; debemos prever que su error no sólo será pagado en parte por ellos, sino que pueden pagarlo también las generaciones presentes y futuras, á cuyo interés damos por única garantía al criterio económico y científico de una empresa particular; y no podemos admitir por un momento echar sobre la cabeza de la comunidad los errores de uno solo.

En naciones más adelantadas que la nuestra, donde el terreno estaba mejor preparado, y el interés individual era una garantía mayor de acierto; en los diques de Londres, por ejemplo, se han cometido grandes errores, no precisamente en la parte facultativa que fué mejor estudiada que entre nosotros, sino errores de cálculo. Estos errores que han limitado las ganancias de las compañías, los ha pagado directamente la Nación, y los habría pagado más caro aún si no hubiese sabido defenderse valerosamente contra el interés particular que pretendía hacer responsable al pueblo de su imprevisión.

Las tres ó cuatro compañías primitivas tuvieron épocas en que se encontraron en verdadera crisis á consecuencia del alto precio á que habían pagado los terrenos, y en que la tasa de las tarifas no bastaba á cubrir el interés y los

dividendos de los capitales empleados. Las compañías sollicitaron el alza de sus tarifas, que eran de las más elevadas.

El Parlamento parecía dispuesto á ceder bajo la presión del interés de las compañías, que como todas las grandes empresas en Inglaterra gravitan en la Cámara con todo el peso del capital. Entonces fué que el pueblo inglés, reaccionando vigorosamente contra la tendencia egoísta de las compañías, emprendió en defensa propia una verdadera campaña de la opinión, semejante á la memorable campaña que más tarde emprendió la liga de la libertad comercial con Cobden á la cabeza. Merced á esta actitud decidida y á la energía invencible de la opinión pública, el Parlamento no cedió á la presión, las tarifas no fueron alteradas, y han continuado hasta la fecha, dando lugar á que se creasen nuevas compañías que manteniendo el nivel de 1799 conservasen al puerto de Londres las ventajas comerciales que había conquistado.

¿Qué sucedería, señores, entre nosotros, donde los intereses generales no tienen todavía de su lado aquella robusta opinión pública que salvó á Londres del egoísmo de las compañías? ¿Qué sucedería, si más tarde la futura compañía anónima que se forme, se presentase cobrándonos el precio de los errores del concesionario actual y de sus ingenieros, haciéndonos responsables del error por cuanto no habíamos sabido preverlo, puesto que nos habíamos librado ciegamente al interés individual? En presencia de la compañía expuesta á perecer por un error, es más que probable que el pueblo sería quien lo pagase, desde que el asunto se hubiese votado sin consultar la verdadera garantía de los intereses comunes.

Pero, como dije al empezar, me había propuesto por ahora contraerme á tratar la faz externa de la cuestión, considerándola únicamente en sus relaciones con los puntos administrativos, económicos y facultativos que con este plan de mi réplica tienen íntima conexión.

Voy, pues, á ocuparme de la última parte del discurso del señor miembro informante de la comisión de Ha-

cienda, á que me refería antes, y sobre el cual vuelvo á insistir (aunque de paso), por ser el punto más visible y tangible en la cuestión que se debate.

Me refiero al hecho de que la comisión de Hacienda, hallándose en presencia de dos propuestas para realizar una misma obra, una de las cuales era más cara y la otra más barata, nada tiene que decirnos acerca de su mérito comparativo con relación á la hacienda pública y á los intereses del pueblo que está encargado de vigilar, y se contenta con escapar por la tangente enunciando una generalidad que aun siendo incuestionable no prueba la excelencia del proyecto que ha tomado bajo sus auspicios.

La provincia de Buenos Aires se presenta ofreciendo hacer por menor precio y con mayores ventajas para el público, lo que un particular promete hacer por un precio mayor y con menos ventajas y garantías para la Nación. Con esta simple enunciación del hecho, está planteada la cuestión financiera, la cuestión legal y la cuestión de conveniencia. ¿Qué nos dice mientras tanto la comisión de Hacienda? Objeta la forma de la propuesta más ventajosa para no tomarla en consideración. Desciende á escurrir las intenciones del proponente para desautorizarla, diciendo que sólo pretende estorbar la obra de la empresa particular. Le arma un pleito de detalle para no pronunciarse sobre el asunto principal. El resultado es que la empresa particular queda triunfante, con sólo esquivar el combate y de ahí se deduce su mejor derecho á ser preferida en la ejecución de las obras del puerto.

Más adelante demostraré hasta la evidencia, con documentos históricos irrecusables, que es la empresa particular y no la provincia de Buenos Aires la que se ha propuesto hacer competencia á una empresa que hace más de medio siglo que ella inició y en la que no ha dejado de perseverar, y á la que tiene un derecho de prioridad y de propiedad adquirido de que no puede ser despojada sin injusticia. Por el momento continúo haciendo la enumeración de las omisiones más notables del informe de la comisión de Hacienda, que no son pocas.

Desde luego, la masa de cuestiones capitales á que este asunto se liga y que por su naturaleza son del dominio especial de la comisión de Hacienda, no sólo no han sido examinadas por ella, sino que parecía ignorar su existencia.

No ha sido examinada en primer lugar la cuestión de hacienda con relación á la renta pública: ni un cálculo, ni un número siquiera nos ha suministrado el señor miembro informante sobre el particular.

No ha sido examinada la cuestión de la propiedad de los terrenos sobre los cuales se van á fundar las obras proyectadas, lo cual es lo mismo que edificar sin cimientos. De esto hablaremos á su tiempo, y provoco desde ahora á que me contradigan respecto del derecho de la provincia de Buenos Aires á sus terrenos.

Tampoco ha sido examinada la cuestión de preferencia entre un individuo particular que ni como empresario se presenta, sino como simple concesionario, y un poder público como es la provincia de Buenos Aires que se presenta á ejecutar la obra con sus propios recursos sin enajenar su derecho en favor de un tercero desconocido.

No se ha examinado la cuestión de expropiación, y apenas ha sido ligeramente enunciada por incidente, y esto sin tomar en cuenta la cuestión judicial á que el asunto naturalmente se liga.

No ha sido examinada la cuestión de la propiedad de la concesión, que en la forma en que es hecha por el contrato, constituye un monopolio oneroso.

Por último, no ha sido examinada la cuestión relativa á la facultad constitucional de la provincia para emprender dentro de los límites de su territorio y de su derecho obras de la naturaleza de la que se trata, desde que las emprenda con sus propios recursos, sin perjuicio del derecho de tercero y sin menoscabo de las prerrogativas del poder supremo de la nación.

Me detengo un poco sobre este tópico, sin salir del círculo que por ahora me he trazado: voy siempre consi-

derando las cuestiones por la superficie, reservándome penetrar más tarde al fondo de ellas.

Si la provincia tiene la facultad de realizar por sí esas obras en las condiciones indicadas, no puede negársela.

Si no la tiene, debe negársela exponiendo los fundamentos de la negativa desde que viene buscando el consentimiento del Congreso.

Si hay envuelta en este asunto una cuestión de supremacía ó de conveniencia común, como parece indicarse, resuélvase á la luz de los principios.

¿Quién puede poner en duda que la Nación es realmente soberana dentro de la Constitución cuando estatuye sobre las materias de comercio que son de su competencia?

Nada de nuevo nos dice con esto la comisión de Hacienda, y después de sentar la proposición y ser aceptada por todos, la cuestión queda en el mismo estado, sin adelantar un solo paso. Vayamos, pues, un poco más adelante.

Quando el Congreso legisla en materias de comercio, dicta lo que se llama la ley suprema del caso, en cuanto se limita á arreglar el comercio de la Nación con las naciones extranjeras y las provincias entre sí. Estos son los límites de su competencia.

Pero, ¿qué se entiende por reglar el comercio, constitucionalmente hablando? Es simplemente, como lo han definido todos los tratadistas, dictar la ley que ha de gobernar al comercio en general, ó en otras palabras, determinar la regla por la cual se han de regir las transacciones comerciales de la comunidad política. Aquí viene la cuestión del caso. Un Estado ó provincia que en su capacidad de tal y en la esfera de su derecho y dentro de sus límites dicta una disposición que no viola la ley general del comercio, ¿puede ó no puede ejecutarla? ¿debe negársele ó concedérsele el permiso para llevarla á cabo si en la duda lo solicita? Si la ley particular no desconoce la ley suprema, ni se pone en conflicto con ella, ¿en nom-

bre de qué ley suprema se le prohíbe ejecutar esa acción que no daña, y que no se ha inhibido de ejercitar?

Pero si pudiese haber alguna duda respecto del ejercicio de atribuciones que más ó menos directamente afectan la regla general del comercio, no la hay ni puede haberla respecto de las mejoras internas, ejecutadas dentro del propio territorio y en los límites de su jurisdicción soberana. (Y al usar de la palabra jurisdicción, que me parece no ha sido correctamente empleada por el miembro informante, me refiero á otra faz de la cuestión que hemos de tratar en el curso de este debate.)

Decía, pues, que obras de este género, realizadas bajo tales condiciones, que no violen la regla general ni perjudiquen siquiera á las conveniencias del comercio de la comunidad, es una facultad exclusiva de las provincias en unos casos y concurrente en otros, según puedan ó no ponerse en conflicto con la ley suprema.

Si, pues, la Nación y la provincia son poderes concurrentes para realizar obras de la naturaleza de que se trata sobre todo desde que el Congreso no ha legislado sobre ellas; si la Constitución las autoriza en las facultades que expresamente reconoce á las provincias; si la ley provincial no viola ninguna ley nacional, ni se ve la posibilidad de que se ponga en conflicto con una ley futura, entonces el derecho de la provincia para realizar tales obras es inquestionable, y no puede negársele el permiso que solicita, ni mucho menos su ofrecimiento puede ser pospuesto dando la preferencia á una empresa particular.

Si se tratase de preferir á la Nación, aun cuando la provincia hubiese de declinar de su derecho, esto tendría explicación patriótica; pero la forma en que se hace la preferencia y se pretende hacer el rechazo, no le encuentro ninguna explicación racional.

Me detengo dejando sentadas estas conclusiones. He dicho por ahora lo que tenía que exponer considerando la cuestión por su faz externa, y al relacionarla con la administración y la parte facultativa he penetrado al te-

rreno del derecho constitucional. En este terreno me establezco y espero el ataque. (Aplausos.)

Señor ministro del Interior.—Eso no es sino buscar causa á la causa, quizá por no tener otra cosa que decir contra el proyecto.

Señor Mitre.—Ya lo veremos cuando la discusión se traslade al terreno del derecho y de la ciencia económica. (Aplausos.)