

dos propuestas sobre una misma obra: una es más ventajosa que la otra: prescindiendo de si es un particular ó un poder público el que propone. ¿Cuál debe preferirse? Cualquiera diría sin vacilar que debe aceptarse la mejor. Entonces, ¿qué razón hay para poner de un lado la mejor, y preferir la más onerosa á los intereses públicos? Comprendería que en presencia de un obstáculo constitucional invencible, de una prohibición expresa y terminante, esto pudiera hacerse si no sin inconveniente y sin herir la justicia, por lo menos con una razón legítima. Pero esta razón no se ha dado, no se da, y yo no la encuentro. ¿Por qué, entonces, se dejaría de considerar la propuesta más ventajosa hecha por el gobierno de Buenos Aires en contraposición con la de un particular?

Aquí no se trata de poner en pugna á la Provincia con la Nación, sino de hacer una obra mejor y más barata. Demostrar que es mejor y barata la de Buenos Aires, no es tarea difícil.

Desde luego, considerando una y otra propuesta, se ve que la de Buenos Aires ahorra un millón de fondos públicos al erario nacional, millón que con la renta y amortización que le está asignada costaría á la Nación más de dos millones doscientos mil pesos fuertes, ó sea un tercio del costo total de la obra proyectada.

Tiene además de oneroso para el público el contrato celebrado por el Poder Ejecutivo la perpetuidad y el consiguiente monopolio, que se concede á una empresa particular, perpetuidad que no hay inconveniente esté en los poderes públicos, por cuanto siendo éstos una emanación del pueblo no puede emplearla sino en bien de la comunidad. Se dirá á esto que el gobierno se ha reservado el derecho de expropiarla; pero esto, además de probar la conveniencia de lo que yo sostengo, es decir, que el gobierno debe ser al fin el propietario, da origen á otra cuestión que pone de manifiesto lo onerosísimo del contrato. ¿Cuáles son las condiciones á que el gobierno se ha reservado el derecho de expropiar? pregunto yo. Las que harán ruinoso si no imposible la expropiación.

En algunos Estados de Norte América, y sobre todo de Nueva York, el gobierno se ha reservado el derecho de expropiar á las compañías de los ferrocarriles con arreglo á estas bases: tomarle las obras por su costo efectivo y abonar á los accionistas un 10 por ciento de dividendo si no hubiesen alcanzado á esta tasa. Esto es lo más liberal que se conoce en el mundo en materia de expropiación.

El contrato celebrado por el gobierno, apartándose de la regla universal, establece una condición que hará que la obra se radique perpetuamente en manos de una empresa particular, por cuanto la expropiación no puede efectuarse sino á costa de sacrificios inmensos. El contrato dice que se expropiará la obra por su valor, entiéndase bien, por su valor. Yo pregunto: después de uno ó dos años de explotación, ¿cuál es el valor que tendrá una obra á la que al costo se le agrega el valor de un millón de prima, un 20 por ciento de utilidad y garantía sobre el mismo valor, y que además produce cerca de un millón más para atender á los gastos de explotación? Espero que la comisión me resuelva esta duda, mientras tanto yo afirmo que el valor de una obra semejante no bajará de 14.000.000, siendo seis millones su costo efectivo.

Se dice en el contrato que mientras no se expropia la obra, la compañía podrá percibir hasta un 18 por ciento de dividendo, y un 2 por ciento con fondo de reserva para mejora y conservación de las obras: ¿cómo entiende este dos por ciento la comisión? ¿es anual ó mensual? porque el contrato no lo expresa.

Señor ministro del Interior.—Es anual.

Señor Mitre.—Siempre es un 20 por ciento de dividendo ó de utilidad garantida en caso de expropiación. Repito, pues, que obra que diese tal producto calculando moderadamente, valdría un 50 por ciento más de su costo, y calculando sobre 7.000.000 de costo, su valor sería 14.000.000. Esto es lo que costaría la expropiación.

Señor ministro del Interior.—Cuesta 5.200.000 pesos; es un hecho aritmético.

Señor Mitre.—Y un millón más que da el gobierno, son



6.200.000 pesos; y si se rebaja este millón cuyo desembolso se ahorra la compañía, el costo será menor y el valor siempre será mayor, pagando el gobierno su misma plata por tres veces; porque es muy claro: el servicio del millón importa dos millones y doscientos mil pesos á su amortización; y el 50 por ciento de aumento sobre el costo, más el 20 por ciento de utilidad garantida, que son 70 por ciento, suman más de tres millones, que es lo que costaría rescatar el millón de subvención. De todos modos y cualquiera que sea la cantidad que sirva de base, siempre la expropiación por el valor será doble del costo.

Señor Elias.—Pediría que se levantase la sesión. (Agitación.)

Señor Mitre.—No voy por hora á abusar mucho de los números; pero necesito unos momentos más de atención para completar mis demostraciones.

Varios senadores.—Que continúe la sesión. (Aplausos.)

Señor Mitre.—Tanto el miembro informante de la comisión de Hacienda, como el señor ministro, han prescindido de estas demostraciones, que también son hechos aritméticos, insinuando que la propuesta del gobierno de Buenos Aires es una cantidad negativa que no tiene valor alguno. Ha dicho el señor ministro, que la propuesta no crea ninguna obligación, no establece ningún compromiso, que la provincia hará lo que le dé la gana, y ha dado á entender que ello importaría transferirle el derecho de reglamentar por sí el comercio, entregando á su dirección las tarifas y los comerciantes. Parece que el señor ministro no estimase mucho el buen sentido de los senadores, porque á nadie que sepa distinguir la diferencia de la luz y la obscuridad, se le puede ocultar que esta obra no puede ejecutarse, ni explorarse sin que el Congreso legisle previamente sobre ello, y el hecho de haber venido el gobierno de la Provincia á solicitarla ante él es la refutación más categórica de tal suposición. Pero si del tenor de la ley de la Provincia ó de la nota del gobierno de Buenos Aires pudiese deducirse remotamente tal absurdo, allí está la nota que el Senado acaba de oír leer, y que el señor mi-

nistro no ha escuchado tal vez para dar más atención á las sospechas infundadas que tenía en su mente. Por esa nota se dice, que la Provincia se compromete desde luego á que la Nación pueda expropiar la obra en cualquier tiempo por su costo, no por su valor. Entonces, ¿á qué queda reducida toda la armazón del señor ministro?

Señor ministro del Interior.—¿A qué queda reducido lo que ha hablado el señor senador sobre la expropiación? ¿Para qué le ha servido?

Señor Mitre.—Tal vez no sirva para ahora, sino para lo futuro, cuando la Corte Suprema, juzgando el caso, interprete la constitucionalidad de la ley. (Aplausos.) No somos nosotros con nuestras opiniones individuales, no es el señor ministro con sus ideas, no es ni el Senado, ni el Congreso mismo con su voto los que hemos de fijar la jurisprudencia constitucional. Pasará el tiempo y vendrá el único poder hábil para interpretar la constitución aplicando las leyes y entonces sabremos cuál es el valor de la ley sobre la expropiación, y para qué sirve lo que he dicho sobre la materia. (Aplausos.)

Pero, volviendo á la expropiación de que hablaba más antes, además de lo que se ahorraría en ella por la diferencia entre el valor y el costo, se ganaría si la Nación la hiciese por su cuenta ó si dejase hacer la obra á la Provincia, en un caso el importe de los terrenos mismos que la Provincia no se negaría á ceder gratuitamente, y en el segundo caso se ahorraría el desembolso que tendría que hacer en la expropiación de la tierra, suponiendo que pudiese ejercitar constitucionalmente esa acción en favor del concesionario. Haciendo la obra en común, la ganancia y el ahorro sería mayor aún calculando sobre todo el aumento del valor de los lotes de tierra que se terraplenasen.

Pero, si aun quedase duda respecto de la posibilidad de la obra por cuenta del gobierno, además del cálculo de recursos que antes hice, he de presentar datos sobre lo que producirá una vez realizada, probando así, matemáticamente, que en la misma obra están los recursos para llevarla adelante.



Si la provincia de Buenos Aires basando sus cálculos sobre el producto de las obras, contando los millones que tenga que gastar y los que podría recoger, y deduciendo de todo una ganancia probable, se hubiese encontrado suficiente para tomar la empresa á su cargo, podría decirse cuando más que procedía prudentemente, y no como se ha dicho, que estaba animada de sentimientos mezquinos, y que sólo pensaba en los millones que iba á ganar. Por el contrario, en esta ocasión, como en otras muchas, ha acreditado tanta previsión como elevación de sentimientos. Ante el hecho público y solemne de declararse el gobierno nacional impotente para realizar la obra por sí, ante los inconvenientes de enajenar el puerto en favor de una empresa particular, ante los sacrificios que costaría á la Nación su rescate, ante los gravámenes, que desde luego se impone para contratarlo, la provincia de Buenos Aires ha hecho acto de noble patriotismo, en el hecho de decir, que si la Nación no puede hacer la obra ella la hará, para ahorrarle futuros sacrificios, para que quede radicada perpetuamente en manos de un poder público, para que la explote en todo tiempo con ventaja del público y goce de sus beneficios, sea la Nación, sea la provincia, que todo es pueblo argentino.

Por otra parte, este acto aconsejado por el patriotismo, era imperiosamente impuesto hasta por el sentimiento de la propia conservación.

Parece que no se hubiese comprendido que es una cuestión vital para Buenos Aires, y que, ganando ó perdiendo en el negocio, tiene que hacerse cargo de él antes que pase á manos que no le den las garantías que le daría la Nación, si ésta fuera la que ejecutase las obras por sí. Parece que no se ha fijado la atención que por este contrato se cierra la puerta del emporio comercial del Plata, y se entregan sus llaves al interés particular. (Aplausos.) Parece que no se ha advertido que por una de las cláusulas del contrato se enajena á perpetuidad todo el frente del agua de la ciudad de Buenos Aires, el frente del agua que es como el aire y la luz, que no puede ni debe enajenarse

porque debe ser perpetuamente del público y estar para el efecto radicado su dominio en manos de lo poderes públicos. Y si á esto se agrega que la enajenación perpetua del frente del agua constituye un monopolio, entonces la cuestión puede ser de vida ó muerte. Va á verse.

Se dice que no hay monopolio. Pero monopolio es entregar la mitad del frente útil del río, autorizar en ella la construcción de obras que pueden calcularse de manera que excluyan toda otra construcción, hacer imposible toda competencia en el hecho de dar la preferencia al concesionario respecto de cualquier otra empresa que no tendría base sobre que proponer, y sobre todo, monopolio es entregar el dominio y el uso del único canal de entrada, la posición estratégica del puerto, diremos así. ¿Es ó no monopolio esto, aunque no esté expresamente concedido?

Los que hayan hecho algunos estudios sobre el puerto de Buenos Aires, la marcha de las corrientes que lo forman, la ley constante que parece presidir la formación y conservación de las aguas hondas frente á la ciudad, sabrán que la rada exterior se comunica con balizas interiores por el canal de las Catalinas formado por las corrientes de los grandes ríos superiores, y que por consecuencia ese canal es el que da existencia á lo que llamaremos puerto menor de Buenos Aires, ó sea la rada interior.

La localidad determinada por el contrato es frente al canal de las Catalinas, terminando los diques por el Sur en el muelle de pasajeros. Esta posición da el dominio del único canal, que alimenta el agua honda de la rada interior. La profundidad máxima de este canal es de 13 á 14 pies. El proyecto es dragarlo hasta darle 18 pies de hondura, de modo que puedan entrar al dique buques de mayor calado. Por consecuencia, ese canal prolongado hasta los diques, es el que debe alimentarlos, como hoy alimenta el agua honda de la rada interior. Supongo que esto se consiga, y que una vez conseguido se pueda mantener, parece que esto no pueda suceder sino aumentando la velocidad de la corriente que afluirá con mayor poder al dique que á la rada. Se me ocurre una duda, y no la enuncio sino co-



mo duda: ¿es esto una distracción ó una distribución de fuerzas naturales? ¿Correrá el agua por el canal ahondado con más poder hacia los diques que hacia la rada? Si esto último sucede, ¿no sería posible que se derramase mayor cantidad de arenas en el puerto y que las corrientes no tuviesen bastante poder para expulsarlas?

Pero si esto no pasa de una duda, el monopolio es un hecho desde que se entrega el dominio del canal de entrada, para ahora y para siempre, á menos de no pagar el doble de lo que las obras cuesten.

El concesionario de la obra ha invocado en favor de la excelencia de sus planos la autoridad científica del único ingeniero hidráulico que ha emitido juicio acerca de ellos, que es el señor Nitt, que ha construído el dique seco de Río de Janeiro, cavado en la roca viva, obra verdaderamente monumental, y que las enciclopedias señalan ya como notable en el mundo. El juicio del señor Nitt, fué verbal en presencia de los planos, á la inversa del que dió por escrito el almirante Darvis, sin tener sus planos á la vista. El ingeniero Nitt dijo que la confección de sus planos estaba á la altura de los adelantos de la ciencia moderna, que lo que se proyectaba en ellos era lo que la teoría aconsejaba hacer en determinados puertos; pero que no podía pronunciarse acerca de su mérito con relación al río en que las obras debían ejecutarse. Añadió que, para dar un juicio acertado, era indispensable estudiar antes detenidamente las fuerzas naturales que concurren á la formación del puerto, y que sobre todo era necesario conocer el poder de las aguas sobre las arenas, pues si éstas fueran más ó menos movedizas se podría determinar si era posible ó no mantener un canal dragado dentro del puerto.

Entonces nosotros podemos decir que si la ciencia ha vacilado para abrir juicio respecto de los planos en los que se reconocía mérito teórico dudando si podrían ser aplicables, ¿con cuánta más razón vacilaremos nosotros para formar nuestra ciencia y conciencia en vista del único testimonio que hasta hoy los ha encontrado aplicables, que es el del consejo de ministros? Podemos decir que estos

planos no han sido estudiados por nadie propiamente, pues el almirante americano apenas ha visto una parte de ellos: el ingeniero Nitt ha improvisado sobre ellos dudando de su aplicación, y los ministros no tienen obligación de saberlo todo.

Señor ministro del Interior.—El señor senador ha tenido seis años los planos en su poder mientras estuvo en el gobierno, y no ha hecho el puerto. ¿Por qué culpa entonces al gobierno de que no lo haya hecho? (Agitación.)

Señor Mitre.—Será porque los hombres no tienen el poder de Dios para hacerlo todo á la vez. Bastante es haber hecho algo, lo que no puede decirse de todos los gobiernos. (Aplausos.)

Señor ministro del Interior.—Yo no culpo al señor senador de no haber hecho el puerto; pero le observo que no puede culpar al gobierno desde que él ha tenido tanto tiempo los planos en su poder.

Señor Mitre.—No es, en efecto, una inculpación seria decir que no lo hice todo, y que dejé de hacer algo. Lo malo sería que se dijese que no hice nada.

Señor ministro del Interior.—¿Y qué hizo con los planos?

Señor Mitre.—Voy á contestarle al señor ministro probándole su carencia completa de datos sobre este asunto, á probarle que no conoce sus antecedentes, y que no sabe lo que ha firmado, y que ni conoce los planos de que se trata, pues no los he tenido en mi poder, no diré seis años, ni un sólo día. (Sensación.)

Varios senadores.—Podría suspenderse la sesión.

Señor Mitre.—No; después de la interpretación del señor ministro, debo contestarle ahora mismo. (Aplausos.) Voy á hacerlo con toda tranquilidad, aunque tocando un punto que había pensado prescindir, cual es la historia de los planos del contratista. (Atención.)

El primer plano sobre puerto en Buenos Aires que presentó el señor Madero, pertenecía á los señores Bering y Compañía, de Londres, de quienes él era simple agente. El proyecto consistía en una dársena comunicada con la



rada interior por un canal artificial, y había sido trazado teóricamente por un ingeniero de los diques de Londres (creo que se llama Newman) que nunca ha estado en Buenos Aires. Este plano me fué presentado siendo yo gobernador de Buenos Aires, y, sin ser ingeniero hidráulico, pude notar desde luego los vicios radicales del proyecto, así en la parte facultativa como en la parte económica. El señor Madero parece que se penetró de esto: sin embargo, se dió curso á su propuesta. El consejo de Obras públicas informó sobre él, y lo encontró, sin embargo, bueno. El doctor don Valentín Alsina, que era entonces asesor de gobierno, lo encontró aceptable, quitándole la condición que ponía el interesado de dar intervención al ministro inglés en el contrato. A esta altura, el señor Bering retiró su procuración al señor Madero.

Tal fué el plano primitivo que presentó el señor Madero, que hoy no se atrevería á exhibir, porque no era un trabajo serio; no estaba á la altura de la teoría ni consultaba la práctica.

Posteriormente, parece que el señor Madero modificó sus ideas científicas y económicas, y presentó un nuevo plano y una nueva propuesta, dirigiéndose ora al gobierno nacional, ora al gobierno provincial de Buenos Aires (según soplabla el viento del agua ó de la tierra), que pasó su propuesta á la legislatura provincial. (V. Orden del día de agosto 11 del año 1868.)

El señor Green, que creo había sucedido al señor Madero en la procuración, se había presentado al gobierno nacional con el primitivo plano de Bering, modificado creo en sus detalles y condiciones. En 23 de junio de 1865 recayó en una solicitud el acuerdo de gobierno, á que me he referido antes, por el cual se señalaba un término de doce meses para que los interesados presentasen estudios científicos completos, planos y presupuestos formales que pudiesen ser tomados en seria consideración. Estábamos entonces empeñados en la guerra del Paraguay y yo me hallaba ocupado de otros planos, que si no nos han dado puerto, nos

han dado la posibilidad de hacerlo. (V. Reg. Nacional de 1865, página 148.)

Fué con posterioridad á mi salida del gobierno que el señor Madero hizo venir sus ingenieros de Inglaterra, formó los nuevos planos que estamos discutiendo, y se presentó con ellos por primera vez á la actual administración. Por consiguiente, yo no he tenido estos planos en mi poder, ni seis años ni una hora. Si esto necesitase prueba fehaciente bastaría decir, que el informe de los ingenieros del señor Madero, que acompaña á los planos, es de 8 de febrero de 1869, y yo dejé la presidencia en octubre de 1868. Y si esto no bastase, léase el mensaje especial del mismo gobierno, firmado por el señor ministro del Interior, en que dice terminantemente que sólo en noviembre de 1869 se personó el señor Madero al presidente, anunciándole la llegada de los ingenieros que han trazado este plano y que se dice he tenido seis años en mi poder. Se ve, pues, que el señor ministro ni conoce los planos ni sabe lo que ha firmado. (Risas.)

Señor ministro del Interior.—¿Por qué entonces no mandó hacer otros planos más serios para ejecutar la obra?

Señor Mitre.—Será, como lo he dicho ya, porque no todo lo había de ejecutar yo, y algo debía dejar hacer á los que me sucediesen en la tarea. (Aplausos.)

Señor presidente.—Voy á proponer al Senado que se levante la sesión porque la hora es avanzada.

Varios senadores.—Puede levantarse.

Señor Mitre.—Quedo con la palabra, porque ahora íbamos á entrar en cuentas (Aplausos.) (Se levanta la sesión.)





BIBLIOTECA PUBLICA

---

U. A. N. L.



