

Cuestión Puerto de Buenos Aires (continuación)

DISCURSO CUARTO

Sesión del 11 de septiembre de 1869

SUMARIO.—*Faz económica de la cuestión.*—Diez y ocho años de trabajos en favor del puerto.—Significado económico de la propuesta de Buenos Aires.—Datos estadísticos sobre la navegación y el comercio.—Demostraciones aritméticas de los productos del contrato.—Necesidad y costo de su expropiación.—Preponderancia del interés particular.—Nuevas ideas económicas en Inglaterra.—Política económica de pacotilla.—Política comercial argentina.—Leyes de Comercio.—Previsiones económicas.—Derechos de puerto.—Competencia de los grandes mercados.—Noble lucha de intereses.—Comparación de los puertos del Plata y del Paraná.—Concurrencia de las fuerzas eficientes del progreso.—Mejoras internas.—Consideraciones generales.

Señor presidente.—Sigue la discusión de la orden del día.

Señor Mitre.—Voy á abrir nuevo capítulo, señor presidente. No es mi ánimo abusar demasiado de la benevolencia con que me han escuchado mis honorables colegas, porque, aun cuando la cuestión se presta todavía á multiplicados desarrollos, creo que lo expuesto basta para dar por terminada la cuestión de derecho en sus variadas aplicaciones, y que podemos ya sobre esta base marchar con paso más firme en busca de demostraciones y resultados positivos.

Ahora voy á tratar la cuestión bajo su aspecto económico, ilustrándola con los números elocuentes de la estadística, y considerándola principalmente del punto de vista de los intereses materiales. Pero ante todo necesito hacer una explicación á que he sido provocado.

Cuando iba á entrar en cuentas para penetrar en los dominios reales de la ciencia económica, fui interrumpido por el señor ministro pidiéndome cuenta de mis trabajos como gobernante, y hasta de la razón por que no mandé hacer determinados trabajos.

Señor ministro del Interior.—Mi ánimo no fué hacer una inculpación al señor senador, sino defender al Gobierno á quien él reprochaba no hacer el puerto.

Señor Mitre.—Acepto la explicación porque no consideré esto como un reproche serio, ni tenía porque hacerlo por mi parte. Haber dejado de hacer una cosa será cuando más una falta negativa, si es que estuvo en mi facultad hacerla; y ni en ésta creo haber incurrido. Pero comprendo que todo hombre público que ha estado al frente de los destinos de su país, es responsable ante él no sólo de lo que ha hecho, sino de lo que ha dejado de hacer por descuido ó por incapacidad, y que le debe exacta cuenta del tiempo empleado en su servicio, hora por hora, minuto por minuto, y hasta de sus ideas respecto de la gestión de los intereses comunes. Aceptando la responsabilidad voy á dar cuenta del empleo de mi tiempo respecto de la cuestión del puerto.

Puedo decir, señores, que hace diez y ocho años que no ha pasado un sólo día sin que esta importante mejora haya ocupado mi actividad ó mis meditaciones. Si no me ha tocado la fortuna de realizarla en la época de mi administración, me considero feliz en haber contribuído en algo á hacerla posible, dejando á otros el honor de llevarla á buen fin, aplicando á ella su inteligencia y aprovechándose de los trabajos del pasado.

Sería insensatez y necio orgullo creer que en un solo período administrativo se puedan satisfacer todas las grandes aspiraciones y las necesidades premiosas de una época. Cada día tiene su tarea, y cada período gubernativo en los pueblos democráticos tiene su misión y su labor. Ella tiene que ligarse forzosamente á la tradición del pasado y al trabajo de su predecesor. Cuando empieza su tarea, tiene que ligarla á la cadena del jornalero de la víspera, dejando

abierto el último anillo que la ha de unir con los trabajos del porvenir. Obra seria y lenta es realizar aquello que se necesita y se comprende, y no puede ser la obra de un hombre, ni de una administración, sino el resultado de la inteligencia y del esfuerzo de todos en el transcurso del tiempo. (Sensación.)

Y ahora séame permitido, ya que nunca he ocupado á mis compatriotas hablándoles de mis acciones, que diga algo en mi justificación, dándoles cuenta del uso que he hecho de mi tiempo durante los últimos diez y ocho años respecto de la idea del puerto.

Desde el día en que regresé á mi patria, en 1851, fui el primero que me serví de la prensa para promover los adelantos del comercio, desde la libre navegación de los ríos superiores hasta el establecimiento de muelles y faros. En 1853, siendo miembro de la comisión de Hacienda de la Legislatura de Buenos Aires que elaboró todos los proyectos de la gran reforma económica del país, nos ocupamos con el señor Riestra de la idea del puerto y fuimos los autores del pensamiento de que se trajese de Europa un ingeniero hidráulico de primera clase, costase lo que costase, como se había hecho en tiempo de Rivadavia. Fué á consecuencia de esto que vino á Buenos Aires el ingeniero Coghlan, quien hizo los estudios del puerto y presentó en 1859 sus trabajos, cuyos resultados pueden verse en la Legislatura de Buenos Aires, no sólo como una prueba de lo que digo, sino también como un título de propiedad á la idea que está allí pendiente de un clavo que le cuesta á la provincia millares de pesos impedidos, que es otro título comprado á peso de oro. En presencia de los trabajos del señor Coghlan, que por primera vez vinieron á ilustrarnos sobre tan ardua cuestión, enseñándonos lo que hoy nos repite el almirante americano, es á saber, que debíamos consultar las fuerzas naturales, confieso que vacilé y dudé si el señor Coghlan había acertado á dar dirección conveniente á esas fuerzas; y fué tal vez una fortuna, porque el señor Coghlan duda hoy mismo de lo que aconsejó entonces. En 1855 vino aquí el más hábil de los marinos in-

gleses que hayan explorado el Río de la Plata: simple teniente de marina, había sido nombrado por el almirantazgo como el más capaz para estudiar un río cuyos fenómenos naturales eran entonces desconocidos. Era yo entonces ministro de Guerra y Marina, y aprovechando de mi posición en favor de mi idea aconsejé darle toda la cooperación posible, á fin de que estudiase las fuerzas naturales cuyo conocimiento nos facilitaría la adquisición de un puerto artificial, y pude en parte encaminar sus trabajos en tal sentido. Semanalmente examiné su cartera, vi planos que muchas veces estudiamos acostados en el suelo de mi ministerio, al fin tuve el placer de ver nacer una obra nueva, un trabajo original y concienzudo, el único que se ha hecho después de las famosas cartas del capitán Sullivan. Esto era antes de la venida del señor Coghlan que utilizó esos estudios, y hoy, lo repito, después de la venida de los ingenieros del señor Madero. Si alguno se atreve á decir lo contrario, que muestre sus cuadernos de estudios, y los borradores de sus mapas, que señale siquiera un nuevo punto de marcación determinado después de los trabajos del teniente Sidney.

En otro orden de trabajos, fuí el primero que en 1854 propuse la idea de los lotes de agua, con el objeto de prolongar la ciudad fluvial avanzando gradualmente sobre la playa hasta alcanzar las aguas hondas de la rada interior, estableciendo allí el desembarcadero como en San Francisco de California; idea simple, pero que tal vez es la más práctica de cuantas se habían presentado hasta entonces.

Posteriormente este pensamiento fué convertido en ley en 1858, en un proyecto que presenté con el doctor Elizalde, y que está inserto en la colección de leyes de tierras de la provincia de Buenos Aires. Más tarde este mismo pensamiento ha sido modificado, mandando vender los lotes, habiendo firmado y sancionado el proyecto de ley dos de los ministros que actualmente forman parte del gabinete nacional. En ambas ocasiones la provincia de Buenos Aires ha legislado sobre la propiedad de que hoy pretende despojarse.

En este transcurso de tiempo propuse varios proyectos á fin de hacer de Buenos Aires el primer puerto del mundo por sus franquicias, ya que no lo era por la Naturaleza y por el arte, y á eso debe que con sus desventajas haya podido competir triunfante con localidades más privilegiadas. Me he de ocupar de esto cuando hable de nuestra política comercial.

Mientras fuí gobernador de Buenos Aires no he dejado de ocuparme de esta idea, aun cuando me tocó una época agitada, que se abre con la jura de la Constitución Nacional y se cierra con la batalla de Pavón.

No digo más sobre esta época; mis conciudadanos dirán si esas agitaciones fueron fecundas ó no para la paz, la unión y el progreso, y si á no haber tenido ellas lugar estaríamos discutiendo hoy proyectos como éste.

En los primeros días de mi presidencia tenía antes que resolver el problema que se creía insoluble, de organizar el tesoro nacional, inaugurando mi período constitucional con una onza de oro falsa por todo caudal, y sin ninguna renta establecida. Llamé pará que me ayudase en tan improba tarea al primer economista y al primer financista del país, Dr. Vélez Sársfield. El fué mi ministro de Hacienda durante mi primer año de presidencia, y parte del segundo, ¡y él puede decir con la mano en la conciencia si en aquella época, en que teníamos que buscar trabajosamente el pan de cada día para alimentar la Nación, pude hacer la obra del puerto, que hoy me reprocha no haber realizado! Y sin embargo, á pesar de tan angustiosas circunstancias no perdimos de vista la idea. El mismo Doctor Vélez llevó á su ministerio todos los planos que había sobre puerto, y después de muchos estudios me trajo formulado un proyecto, que después ha sido convertido en ley, y era la construcción de una aduana del valor de 500.000 pesos, idea del Dr. Vélez Sársfield, que ha invocado posteriormente en el contrato en discusión para quebrantarle. Yo, que siempre he acostumbrado gobernar con la inteligencia de mis ministros, dejándoles libertad de acción y responsabilidad, limitándome á presidir el conjunto dentro

de mis atribuciones y de mi responsabilidad constitucional, acepté la idea del Dr. Vélez, tanto por esta razón, cuanto porque no podía hacerse más.

Después que el Dr. Vélez dejó el ministerio, cuando apenas estaba bosquejada la obra de la reconstrucción del caos político y financiero que me tocó en suerte, cuando todavía el equilibrio de la balanza no se había establecido, vino la guerra del Paraguay, que hice todo lo que decorosamente era posible por evitar, y no necesito decir que pasé tres años continuos en campaña combatiendo por el honor nacional, y que no era ésta la ocasión de ocuparse de planos de puerto.

En los últimos meses que me tocaron de gobierno á consecuencia de un accidente desgraciado, no era la ocasión de ocuparme de proyectos de puerto, que no podían tener consistencia ni seriedad, cuando mi deber era presidir imparcial y tranquilamente la crisis electoral, como lo hice, á fin de entregar el país á mi sucesor en paz en el interior y triunfante en el exterior, como lo realicé. Es cierto, como se ha dicho, que, á última hora, puede decirse, recibí insinuaciones respecto de esa obra por parte de la provincia de Buenos Aires, manifestando ella el noble anhelo de realizarle por sí. Mis simpatías entonces como ahora estaban porque la obra fuese realizada por cuenta y en beneficio de la Nación, y contesté al ministro de Hacienda que me transmitió la idea, que me faltaba tiempo para resolver tan ardua cuestión, y que ya que desgraciadamente no lo había tenido en oportunidad, dejaba á mi sucesor el resolverla, confiando en que él sabría dotar á la Nación de tan grande obra, conciliando los intereses presentes y futuros de la Nación, concluyendo por decir que me oponía á que se hiciese nada, para que quedasen las cosas como estaban y el futuro presidente encontrase el campo libre de obstáculos. Este fué mi último servicio á la idea del puerto por cuenta de la Nación.

Hoy como entonces piso el mismo terreno, hoy como entonces sostengo que la Nación debe hacerlo con preferencia á la Provincia, si es que se decide á ello; y por una coin-

cidencia verdaderamente singular, encuentro delante de mí á mi antiguo ministro de Hacienda que al dirigirme un reproche infundado, como se ha visto, hace oposición á mi idea, sosteniendo que debe entregarse la obra del puerto con preferencia á un particular, es decir, hace oposición á la Nación misma.

Para cohonestar esta manifiesta contradicción se nos dice que al combatir el proyecto, y sostener que la provincia de Buenos Aires debe realizarlo con preferencia á una empresa particular que ofrece condiciones mucho más onerosas, somos nosotros los que nos oponemos á que la Nación haga el puerto, por cuanto ella lo ha contratado con un particular que lo va á realizar. Prescindiendo de que la Nación no ha contratado mientras el Congreso no dicte la ley, veamos cuál es el contingente llevado por el Gobierno para identificarse de tal modo con la empresa, y digamos la verdad ya que en este punto se nos arguye de contradicción.

En cuanto á la idea del puerto tal como se ha contratado, el Gobierno no ha tenido la iniciativa, ni participación: ha recibido una impulsión ajena á la que ha obedecido irreflexivamente, llevado por la noble impaciencia de hacer algo útil y grande. Absorto ante la perspectiva del puerto, no se ha ocupado de los detalles, y sin estudios previos y con poca meditación del asunto, ha comprometido el logro de la idea misma, sacrificando por impremeditación intereses vitales de la provincia de Buenos Aires, á la par que altas conveniencias presentes y futuras de la Nación. Presintiendo esto sin embargo, el P. E. que no podía dejar de tener la conciencia de que ésta era una obra natural, dió por disculpa en su mensaje de apertura del Congreso que tenía la certidumbre de que la Nación no la podría realizar en algunos años con sus recursos propios, lo que importa decir que comprendía el deber que le estaba señalado. Posteriormente, cuando se ha dirigido al Congreso remitiéndonos este contrato, lo ha hecho recomendándolo como la mejor propuesta que hasta entonces se le había presentado, prohiéndola decididamente ya, como

obra suya, declarándose definitivamente obligado por el contrato y cerrando la puerta á propuestas más ventajosas que podían hacerse. Tales son los hechos: pueden rectificarse.

Entonces la provincia de Buenos Aires, viendo que no era oída, que los intereses comunes quedaban comprometidos por ese contrato, que con motivo del beneficio de la mejora dudosa del puerto se creaba en su daño un monopolio perpetuo, cuyos inconvenientes eran visibles, protestó contra el monopolio: ¿cómo? Ofreciéndose á hacerlo mejor, más barato y sin monopolio que pueda explotarse en daño del comercio. Ya he demostrado que el contrato es un monopolio real por la ubicación y por las condiciones de las obras, que le dan la propiedad del frente del agua de la ciudad, el dominio absoluto del puerto y de su único canal de entrada, y la seguridad de conservarlo indefinidamente en manos de la empresa; y para que no quedase duda de que era un monopolio hasta del uso de las obras de Dios, cuando la provincia de Buenos Aires se presentó solicitando construir un muelle de desembarco con capacidad para efectuar operaciones de carga y descarga hasta mil toneladas diarias, ó sea como un tercio del movimiento del puerto en el año, se le contesta que no puede llevar su muelle hasta el único canal de entrada y salida, diciéndole que ese canal está comprometido, que es lo mismo que decir que está monopolizado. Y luego, cuando se le concede condicionalmente el permiso, se le dice que puede hacerlo lejos del canal de entrada, después que la empresa particular haya ejecutado sus obras y las haya combinado de tal modo, que hagan imposible la competencia de toda otra construcción, y el monopolio sea un hecho asegurado con piedra, cal y hierro.

Mientras tanto, la provincia de Buenos Aires, en presencia de la declaración del Gobierno, que se había declarado dos veces impotente para realizar la obra del puerto (impotencia que no reconozco), ¿qué es lo que hace? Dicta una ley tomando sobre sí la obra, vota 120 millones de su moneda para realizarla, se ofrece á dar todas las ventajas

posibles al comercio, todas las garantías necesarias á la Nación, dispensa á su erario de los gastos y sacrificios que le imponía el contrato, y ruega al Congreso acepte esta oferta y le permita hacerse cargo de la tarea. Confieso que yo, gobernante de la provincia, habría titubeado antes de echar sobre mis hombros tal responsabilidad, porque es un verdadero sacrificio que se impone á la provincia. Lejos de haber en esto asomo de egoísmo ó mezquindad, como se insinúa, hay generosidad y patriotismo.

Los poderes públicos de la provincia de Buenos Aires saben bien que su verdadera ganancia consiste en que el puerto se haga; pero cuando han visto que se iba á hacer sobre la base de un monopolio, que se iba á entregar á la explotación del egoísmo privado, sacrificándole el interés permanente del comercio, han hecho bien en arrojar todo su oro en la balanza. Noble y digno proceder que merecía aplausos en vez de los reproches que se le han dirigido, como si hubiese arrojado la espada en vez de la riqueza en los platillos en que se pesan las condiciones de la obra del puerto. Y ¿cuál ha sido su delito para ser tratado así? ¡Haber mejorado la propuesta! (Movimiento.)

Pero para dar un colorido se dice que la provincia hace su propuesta para impedir que la haga la Nación, como si la Nación fuese realmente á hacerla, cuando ha dicho que es imponente para ello; cuando la entrega á un particular á quien se quiere dar la preferencia en condiciones más desventajosas.

Yo digo entonces: que si la Nación puede hacerlo, que lo haga, y es mi opinión que debe y puede hacerlo; pero si no, que lo haga la provincia, no porque sea Buenos Aires, sino porque es un poder público que nos da garantías y en cuyas manos estamos seguros que la obra ha de ser más fecunda para todos, con la probabilidad de que podrá realizarla mejor y más fácilmente que un particular, porque tiene más recursos, más crédito, más interés y menos exigencias; porque está en sus conveniencias ser generosa hasta por cálculo; le conviene imponerse hasta los últimos sacrificios, como lo probaré luego, con tal que el

puerto se realice en las condiciones debidas, aunque no gane en ello directamente ni un peso papel.

Así, no se diga que la provincia pretende quitar nada á la Nación, cuando por el contrario es en nombre de la Nación, que se pretende impedirle hacer una obra que va á refluir en beneficio de ella y de toda la República, presentándose un ministro del Gobierno aquí ante el Senado para abogar, no por la Nación, sino por las ganancias de un particular, que busca ante todo el lucro del negocio.

Cuando digo esto no me refiero personalmente al señor Madero. El persigue una ganancia legítima, hace bien, y aun diré que la merecería, porque es el único proponente particular que se ha presentado con estudios serios, que ha hecho gastos, ha costeado ingenieros hábiles, ha mostrado inteligencia y actividad. Aunque repito que la idea intelectual del puerto no es propiedad suya, sino de la provincia de Buenos Aires que la inventó, yo diré que en cualquier tiempo, si no por estricta justicia al menos por equidad, debe ser indemnizado de sus trabajos, y sus planes generosamente comprados por el Gobierno que realice la idea. Los productos de la obra darán para todo.

Vamos ahora á ver cuáles serán esos productos brutos de la obra, y cuáles las ganancias, que han sido estimadas de distinto modo por el ministro de Gobierno de la provincia y por el señor Madero que ha negado la exactitud de los cálculos que sobre esto se han hecho.

Para derramar de lleno la luz sobre este punto obscuro de la cuestión voy á hacer uso de los datos estadísticos de la mayor exactitud, empleando el método deductivo únicamente cuando el resultado pueda presentarse de bulto. El señor Madero al refutar los cálculos que se han hecho en la tribuna provincial se refiere á la estadística de 1867. Yo me valgo de la estadística comercial de 1868, que todavía no ha sido publicada; y desafío desde ahora á que se rectifique uno solo de mis números.

Los buques que entraron al puerto de Buenos Aires en el año de 1868 fueron los siguientes:

(Lee). Buques entrados.

De ultramar.	1196
Paquetes á vapor.	786
Del cabotaje.	3927
Total.	5909

Sean 6000 buques que entran y otros 6000 buques que salen del puerto durante el año.

¿Qué tonelaje representan esos buques? Tal es el problema por resolver. A este respecto los datos que tengo son incompletos. Si tratásemos de averiguarlo por el método del señor Madero que es por el número de toneladas de la carga y descarga, ese dato representaría sólo el consumo de la provincia de Buenos Aires; pero no el tonelaje total de los buques que han venido cargados, y cuya mitad puede haber salido en tránsito para otra parte. Por consecuencia voy á servirme aquí de un método inductivo para despejar esta incógnita, pero tan seguro que será como si cada uno hubiese medido ó pesado por sí mismo tonelada por tonelada.

De los 5909 buques entrados (ó sean 6000 para más comodidad) excluyo 2000 buques de cabotaje que supongo no entrarían al dique, y que seguirían efectuando su movimiento por la Boca del Riachuelo. Voy, pues, á hacer mis cálculos sobre la base de 4000 buques que entrarían al dique, que bien podría calcular sobre el total. Como se ve, no cargo la romana.

Cuando es frecuentado nuestro puerto por buques de ultramar de 1000 á 1500 toneladas y más; cuando tenemos vapores de 500 á 1000 toneladas, y buques de cabotaje de 300 á 400 toneladas, me parece que nadie encontrará exagerado que estime el término medio del tonelaje de este modo:

Buques de ultramar (uno con otro) 400 toneladas.

Paquetes á vapor íd. 100 íd.

Buques de cabotaje íd. 50 íd.

Con este dato, que como se ve no puede ser más mo-

derado, fácil nos será averiguar el tonelaje de los 4000 buques que suponemos entrasen al dique y obtendremos este resultado:

(Lee). Tonelaje de entrada de sólo 4.000 buques.

1196 buques de ultramar de 400 toneladas.	478.400
786 vapores de 100 ídem.	78.600
2000 buques de cabotaje con 50 ídem.	100.000
<hr/>	
Descargando en el dique, toneladas.	657.000

Con este conocimiento ya puedo proceder con seguridad, pisando el terreno sólido de los números conocidos.

Calculando sobre la base moderada de 657.000 toneladas de entrada y otras tantas de salida que pagarían su correspondiente derecho al dique; calculando el derecho con arreglo á las tarifas del contrato, á saber un peso fte. por tonelada y 4 reales por tonelada de salida, contando además el derecho de dique para cada buque por una sola vez según la misma tarifa, que es de 20 centavos por tonelada de registro, y el producto del derecho de almacenaje y eslingaje que por el contrario se cede á la empresa, el dique cobraría al año lo siguiente:

(Lee). Productos del dique.

657.000 toneladas de descarga, á un peso fuerte tonelada, según tarifa.	657.000
Id. íd. descarga, á 4 reales íd.	328.500
Derecho de dique sobre 600.000 toneladas, deduciendo 57.000 en favor de los vapores.	120.000
Almacenaje y eslingaje cobrado en 1868.	200.000
Id. calculado por almacenes particulares que hoy no pagan almacenaje ni eslingaje y que se estima por lo menos en otro tanto de lo que guarda la Aduana.	200.000
Varias mercaderías que hoy no van al depósito y que irían al dique, como el carbón, la sal, madera, etc. (calculado).	200.000
<hr/>	
Suma.	1.705.500

Un millón setecientos cinco mil quinientos pesos fuertes. Tal sería la entrada anual del dique según la tarifa en discusión, ó sea el tercio del capital presupuesto para su construcción, y esto calculándolo sobre el movimiento de la aduana de Buenos Aires en el año pasado.

Algunas explicaciones más son necesarias sobre este punto, y pido perdón al Senado si insisto sobre él, pues es de la mayor importancia aclararlo.

El almacenaje y eslingaje que se computa en 200.000 pesos es el que la aduana ha cobrado en 1868, es un hecho aritmético. Además de lo que deposita la aduana se sabe que á consecuencia de lo que ha acrecido el movimiento en este puerto, sus depósitos no son suficientes, y que por consecuencia una tercera parte por lo menos va á almacenes alquilados por cuenta de los introductores, que no pagan absolutamente ningún derecho de descarga, ni eslingaje, y que lo pagarían una vez establecido el dique; y no es mucho estimarlo en otro tanto, ó sean 200.000 pesos. Después de esto hay una serie de artículos que no se depositan hoy, ni en almacenes de aduana, ni en almacenes particulares, como lo demuestra la estadística, artículos que por su volumen representan más de la mitad del movimiento de importación, aunque sean de menos valor, tales son el carbón de piedra, el hierro, las maderas, las baldosas, la sal, que nos limitamos á estimar en un tercio y que depositándose en el dique por conveniencia propia, darían por lo menos otros 200.000 pesos que son 600.000 pesos de almacenaje y eslingaje que por el contrato se cede á favor de la empresa.

Estos artículos que no van hoy á depósito y que irían una vez establecido el dique, me parece no se han tomado antes en cuenta, y agregando lo que producirían por almacenaje, y descontando las ganancias por terrenos que el concesionario ha tachado, yo saco un millón y setecientos cinco mil quinientos pesos fuertes, en vez del millón setecientos cincuenta mil pesos que había sacado el ministro de la provincia, ó sean 64.500 pesos de diferencia. Si estas son cuentas alegres, como se dice, no puede negarse que lo son para el concesionario, que bien sabe á qué atenerse á este respecto.

Pero éste no es sino el producto bruto, que nadie ha distinguido todavía del producto neto en los cálculos que

se han hecho, siendo por consecuencia menores las ganancias de la compañía. Voy á ilustrar este punto.

Supongo generosamente que los gastos de explotación del dique ascienden á un 75 por ciento, lo que es mucho gastar desde que hay un 2 por ciento anual sobre el capital para fondo de reparación y reserva, y tendremos 700.000 pesos de gasto de explotación. Entonces queda más de un millón de ganancia líquida, según los cálculos exactos que he exhibido. Pero no debe olvidarse que estoy calculando para hoy, para mañana, para el año en que estamos, para el año que viene si se quiere, puesto que mi base es el movimiento comercial de 1868, y la obra de que se trata empezaría á dar sus productos dentro de cuatro ó cinco años en que sólo empezaría la explotación por completo. Entonces, por la ley ascendente del progreso de nuestro comercio, aun suponiendo que no aumente en la misma proporción que hasta aquí; suponiendo que en vez de 100 por 100 en que acrece cada seis años sólo sea de un 50 por ciento, en el espacio de seis años (y me quedo corto), podremos decir casi á ciencia cierta que el producto bruto de los diques cuando se abran al comercio será de dos millones quinientos sesenta mil pesos, ó sea un millón ochocientos mil pesos de ganancia líquida, cien mil pesos más de lo calculado en la tribuna provincial. Esto es matemático.

Además, no hemos computado todavía otras entradas que afuirán en grande escala á nuestros diques, luego que tengamos diques. No basta enunciarlo con palabras, es preciso demostrarlo con números. Para ello voy á servirme de los mismos datos suministrados por el concesionario, pues siguiendo con atención este asunto, he leído y he recopilado cuanto la prensa ha publicado en pro ó en contra, y de todo hago uso para derramar luz en el debate.

El señor Madero, queriendo deducir un argumento en su favor, ha dicho en uno de sus escritos, que salen mensualmente de Buenos Aires de cinco á seis mil toneladas de carbón de piedra, mientras que de Montevideo salen de 30 á 35.000. Este hecho no se explica sino por las ventajas materiales del puerto de Montevideo; por la mayor como-

dididad y baratura del embarque y desembarque, pues aquel mercado no tiene la importancia del nuestro, y no hay allí ninguna ley económica á que pueda deber su origen. Además del carbón, afluye allí también la sal en la misma desproporción contra nosotros. Es allí por consecuencia donde las líneas de vapores convergen y se proveen de carbón y donde acuden los saladeros del litoral á tomar la sal con ahorro de tiempo y dinero. Establecidos los diques, si no excedemos á Montevideo, lo igualaremos; en vez de puerto de escala, seremos puerto de estación; vendrán aquí los vapores á tomar su carbón y los saladeros á tomar la sal, y esto únicamente aumentará en un 20 por ciento cuando menos los derechos de almacenaje y eslingaje que he calculado antes.

No puedo prescindir de detenerme en estos detalles numéricos porque son ilustrativos de la cuestión; por eso ruego al Senado me escuche con su habitual benevolencia.

No he hecho los cálculos aritméticos que serían necesarios para demostrar punto por punto la proposición que voy á enunciar, pero lo digo públicamente, puede rectificármese si no digo la verdad. Mi proposición es ésta. Con las ventajas que el contrato asegura á la empresa de diques, calculando únicamente las ganancias que se deducen de los datos estadísticos, aun sin contar con el aumento seguro del tráfico comercial, la compañía que tome á su cargo el negocio habrá completado la operación en nueve años y en diez cuando más, es decir, que en diez años habrá efectuado su evolución completa el capital empleado, quedando éste totalmente libre después de haber pagado sus intereses, quedando de balde la obra con el aumento del valor incorporado á ella por el fondo de reserva, y el aumento del valor de la obra misma, que no sería la menor de las ganancias.

Fácil le será á cualquier aritmético comprobar esto, y si toma la pluma y sigue contando de los diez años para adelante y computando los intereses compuestos, llega hasta los cincuenta, encontrará que la empresa al cabo de ese

tiempo* habrá ganado como 150 millones de pesos por cinco ó seis millones desembolsados en su origen.

Pero á esto se dice: tanto mejor, desde que la Nación está interesada en estas ganancias, puesto que pasando los provechos del capital de 18 por 100, y 2 por ciento para fondo de reserva, ó sea 20 por ciento, todo lo demás debe quedar en beneficio de ella. Tanto peor, digo yo, por los abusos á que esta cláusula daría origen, como voy á demostrarlo.

Lo primero que se ocurre es preguntar, ¿cuál es la cláusula del contrato por la cual se garantiza la realización de esta promesa? Ninguna.

Yo he concedido generosamente que los gastos de explotación serán 700.000 pesos; pero, como la compañía no tiene limitación alguna á este respecto, y más le conviene gastar en sí misma que en dar al Gobierno, ¿quién le impedirá gastar un millón de pesos en vez de 700.000 en la explotación? Nadie, desde que el Gobierno ni aun se ha reservado el derecho de intervenir en los gastos ni en la contabilidad.

Por lo tanto esta ventaja, ó es ilusoria, ó daría lugar á abusos, y dado el caso que produjese alguna ventaja pecuniaria, sería muy pequeña en presencia del sacrificio que se habría impuesto cediendo á perpetuidad los beneficios mayores que debieran ser del público.

Hay más todavía sobre esto. Yo he sacado un millón de ganancia líquida, dando 700.000 pesos de gastos de explotación. El señor Madero, refutando los cálculos del ministro de la provincia, que le adjudicaba un millón 750.000 pesos de ganancia sin hacer distinción entre el producto bruto y el producto neto, ha suministrado contra su causa uno de los datos más concluyentes. El ha dicho argumentando á su vez sobre esta base errada (Tribuna del 7 de septiembre) que la empresa para cubrir sólo el 18 por ciento de dividendo asegurado necesita ganar (líquido) un millón 222.000 pesos (cito de memoria) sin contar el 2 por ciento de fondo de reserva que sin 120.000 pesos, ó sea un millón 350.000 pesos aproximadamente, de manera

que ni aun siendo de dos millones el producto bruto le tocaría á la Nación un cuartillo de beneficio. El señor Madero se ha herido con sus propias armas (Risas), y yo las uso ahora para demostrar lo ilusorio de la promesa.

Si se buscase en la expropiación un remedio al mal, vendría á costar 14 á 15 millones, ó sea casi dos tantos más de lo que costaría la obra.

Ya he explicado por qué costaría esto, porque en el contrato se establece que las obras serán expropiadas no por su costo, sino por su valor, es decir, no con arreglo al desembolso real, sino con arreglo á los beneficios que sacarían de las mismas concesiones hechas por el Gobierno.

¿Cuál sería el valor de una obra que en diez años salva el capital, y que da un minimum de 20 por ciento de ganancia anual? Yo he dicho catorce ó quince millones y se ha objetado esta cantidad. Vamos á comprobarla:

Capital primitivo.	6.000.000
Prima del gobierno (que contará la Sociedad).	1.000.000
Dividendo de 20 % garantido.	1.400.000
Aumento de valor en 6 millones á 50 %.	3.500.000
Aumento al capital por fondo de reserva, etc.	1.500.000
Terrenos consolidados (por lo menos).	1.000.000
Total.	14.400.000

Esto es lo menos que la expropiación costaría, sin contar con el millón doscientos mil gastado para el servicio de un millón de prima, y poniéndonos en el caso más favorable, como lo veremos después.

Pero el contrato no estipula sobre qué base se ha de efectuar la expropiación. La única base que existe es contraria á los intereses públicos al decir que se expropiará por el valor. Así, pues, decidido el Gobierno á expropiar, la compañía podrá exigir que el pago se hiciese al contado, por ejemplo.

Señor ministro del Interior.—Eso se arreglaría fácilmente.

Señor Mitre.—Lo que no podría arreglarse sería la imprevisión, que puede hacer imposible la expropiación. Pe-