

ro supongo que se conviniese fácilmente que el abono se hiciera á plazos, ó sea usando del crédito, tendría que abonar intereses mientras la deuda no se extinguiese, lo que equivaldría al sacrificio de un empréstito, y con esto, y con otros gastos, que no hemos computado, no sería difícil que la expropiación costase veinte millones.

Pero cueste 14, cueste 20 millones, la expropiación tiene que hacerse, porque es una necesidad, una condición indispensable de vida. La enajenación perpetua de todo el frente del agua de un gran emporio comercial, no puede ser un hecho permanente, porque esto sería lo mismo que poner un obstáculo á su expansión. Si en Londres se hubiese cometido la imprevisión de enajenar todo el frente de agua de la ciudad á la primera compañía de diques que se formó allí, ese hecho no hubiera durado un día aun sin el dominio del canal que aquí se quiere entregar. Aquí se quiere subordinar el interés general al interés particular, haciéndolo dueño de las posiciones fuertes, en que una vez establecido costará mucho desalojarlo, porque él aplicará toda su energía y toda su inteligencia, no á ensanchar el círculo de la prosperidad pública, sino á acrecentar sus ganancias, y á perpetuarse en su posesión.

Esto no quiere decir que no crea que el señor Madero está animado del legítimo anhelo de conciliar sus ganancias con el progreso de su país, ni que piense con algunos economistas que en ningún caso el interés privado puede estar en armonía con el interés público. Pero vamos á los ejemplos de países más adelantados, donde la sociedad tiene más medios de defensa contra el egoísmo del interés individual, interroguemos la opinión de los hombres más competentes y démonos cuenta de las ideas predominantes en el mundo sobre el particular. Todo nos dice y nos enseña que una vez que el Estado ha enajenado el derecho de explotar en el nombre y en el interés de la comunidad aquellas obras públicas destinadas al bienestar general, y el egoísmo particular se ha apoderado de ellas, lo ha convertido en un derecho, ha teorizado sobre ello como sucedía á Inglaterra en el sistema proteccionista en que los que co-

mian pan, que eran todos, eran esclavos de los privilegiados que lo producían, siendo necesaria una revolución económica para desposeerlos del privilegio que consideraban una propiedad inviolable.

La revolución de ideas que se ha operado á este respecto en Inglaterra últimamente, no debe ser desconocida al señor ministro que sigue con atención la marcha económica del mundo. El debe saber cómo están reaccionando las ideas en aquel país y los esfuerzos que se hacen allí desde 1844 para rescatar los ferrocarriles, sacándolos de manos de las empresas particulares, idea que ha tenido en el Parlamento el apoyo del mismo Gladstone. (Véase «Westminster Review», núm. CLXVIII, 1866.)

El señor ministro debe saber que en este momento la Inglaterra, obedeciendo á esas ideas, se ocupa del rescate de todos los telégrafos eléctricos, empleando en ello siete millones y medio de libras esterlinas.

Debe conocer aquel escándalo, memorable en los escándalos del mundo, y que apenas tiene cuatro años de fecha, en que una compañía se presentó al Parlamento inglés ofreciendo transportar á Londres el carbón con el costo de un chelín, en vez de cuatro y más chelines que cobraban otras compañías privilegiadas, y éstas se opusieron á tal rebaja por cuanto ella iba á perjudicar las ganancias que el ferrocarril del Norte estaba haciendo, rechazando la ley en virtud de esta razón inspirada por la avaricia y el egoísmo de las compañías dueñas de posiciones fuertes. (Id. id.)

El debe saber que el interés privado en posesión de enajenaciones sucesivas que le ha hecho el Gobierno, se ha atrincherado en el mismo Parlamento, donde doscientos directores de caminos de hierro deciden con su voto de todas las cuestiones económicas que con ellas se relacionan, con el objeto de retener en sus manos una explotación en que percibe sobre el público un impuesto de más de 16 millones de libras esterlinas en dividendos que bastarían para amortizar en poco tiempo la deuda de la Inglaterra, aun

rebajando las tarifas á la mitad. (Véase el periódico arriba citado.)

Si esto sucede en Inglaterra, en medio de aquella libertad robusta, y en presencia de aquella opinión pública, activa y valerosa, si allí mismo la sociedad está tiranizada por el interés individual que se ha apoderado de la influencia legislativa para perpetuar sus ganancias en detrimento del pueblo, ¿qué no sucedería entre nosotros, si desoyendo esas severas lecciones,uviésemos la cobardía de entregar á la explotación particular obras del género de la del puerto, que se convertiría en otras tantas ciudades del monopolio, de las cuales no podríamos desalojar á los explotadores, que podrían llegar á tener por aliados á los mismos poderes públicos como en Inglaterra? (Aplausos.)

Y ahora que estoy comprometido en lo más ardiente de la cuestión económica, séame permitido llamar á parlamento al señor Vélez Sársfield, para dirigir un reproche amistoso al economista, al financista, al hombre de Estado que ha venido aquí á discutir en el seno del Senado Argentino los altos intereses del país.

Confieso que he sentido respeto al verle penetrar á este recinto, y puedo decir que mi ánimo no estaba exento de temor. Creía que iba á escuchar aquella palabra nutrida y poderosa del inspirado defensor de los buenos principios económicos, creía que iba á ver brotar de sus labios aquel raudal de ciencia y de elocuencia con que ha fecundado tantas cuestiones políticas y económicas; pero confieso también que he quedado helado de sorpresa cuando he oído al Dr. Vélez Sársfield venir á sostener aquí una política económica de pacotilla. (Sensación.)

El ha venido á hablarnos aquí un lenguaje que está muy abajo de su inteligencia, diciéndonos en términos inconexos y vagos que el país va á ganar muchos y muchos millones, sin expresar cuántos, ni cómo; que la empresa nos va á traer mucha plata; que van á venir muchos ingenieros con el proyecto del puerto, como sucedió con el ferrocarril del Oeste; que Buenos Aires mira esta cuestión

por el lado mezquino de la ganancia de unos pocos millones; y sin enunciar una sola idea, sin suministrar un solo dato, sin abrir un solo horizonte nuevo en el sentido de los intereses materiales, éste es todo el contingente económico que ha traído á la cuestión con generalidades tan vagas como vulgares. Digo que he desconocido al jurisconsulto, al economista y al hombre de Estado. Sin embargo, yo sé que es más capaz de eso, y creo que desde el momento en que haga uso de sus medios puede eclipsarnos con el brillo de su palabra y con el caudal de su ciencia. Pero cuando despierte y esgrima en nuestro daño las armas de su palabra, yo le he de decir y le he de probar que los más elementales principios de la ciencia económica han sido olvidados por él al firmar este contrato, que ha sido confeccionado con la mayor imprevisión por parte del hombre de ley y del hombre de gobierno; que no ha consultado en él los altos intereses públicos de todos los tiempos, y que si no ha olvidado lo que sabía, si la rica inteligencia que le ha dado Dios no estaba oscurecida cuando firmó este contrato, por lo menos no tuvo en aquel momento la inspiración del hombre de Estado, ni la previsión del hombre de negocios.

Señor ministro del Interior.—Es el presidente, señor, no soy yo.

Señor Mitre.—Yo me pongo frente á frente del contrato, y le doy el nombre del señor Vélez que lo subscribe y lo defiende: désele el nombre que se quiera, yo combato con él una idea personificada. Pido por lo tanto perdón al señor ministro si algunas veces en el calor de la improvisación, mis palabras van tal vez más allá de mi intención, al menos en la forma.

Señor ministro del Interior.—Va á los nombres propios y eso es lo malo.

Señor Mitre.—Retiro los nombres propios, si en ello puede haber ofensa.

Mi ánimo no ha sido ofender al señor ministro, pues no abrigo á su respecto sino sentimientos de benevolencia y simpatía; pero cuando las ideas se chocan tiene que cho-

carse con la fuerza de las convicciones y el impulso de la pasión que está en el alma, y á veces no se puede contener el ímpetu de la palabra que vibra en los labios.

Prescindiendo ahora de nombres propios, yo pongo este contrato en cabeza de la sociedad anónima que lo va á explotar, y sigo haciendo fuego sobre él.

Mal inspirado estuvo el que presidió á su confección, quienquiera que haya sido, y digo que tanto el que lo concibió como el que lo formuló no han tenido la inteligencia de la política económica que conviene á la República, así respecto de las demás naciones del mundo, como respecto de sí misma.

Tratándose del puerto de Buenos Aires, que es el punto de discusión, ha debido partirse del hecho de que siendo Buenos Aires uno de los últimos puertos del mundo por sus desventajas naturales, es sin embargo el primer emporio de la República Argentina, el primer mercado del Plata, y una de las primeras plazas de comercio de Sud América. A pesar de tales desventajas y en virtud de su importancia, esta localidad está destinada á agrandarse cada vez más y á vivir siglos como las más grandes ciudades comerciales del mundo, y que es error subordinar su progreso creciente al peso y la medida del interés particular.

Tal es, señor presidente, la ley del comercio cuando penetra en las ciudades y se posesiona de ellas. Cuando los hombres por un error ó por una necesidad fijan su planta en una localidad ingrata y desventajosa, y allí levantan sus reales, allí perseveran y luchan hasta que triunfan de la Naturaleza misma, haciendo prevalecer el trabajo, hijo de la voluntad. Este es la ley creadora que levanta y conserva á Tiro y Alejandría sobre rocas áridas ó arenales muertos; que hace nacer á Génova y Amalfi en playas estériles; á Venecia y Amsterdam del fondo de los mares, no como la Venus antigua entre blancas espumas, sino entre montones de fango; que erige á Chicago y lo eleva sobre el nivel del suelo pantanoso en que iba á sumergirse, y como iba diciendo, que funda á Buenos Aires

frente á una rada abierta con aguas bajas y azotada por todos los vientos del cuadrante.

¿Quién podrá á pesar de sus desventajas naturales contener la expansión de su vida económica, ni las corrientes comerciales que convergen á este centro de población, ni la potencia del crédito que se desenvuelve bajo los auspicios de la riqueza, ni su progreso creciente, rápido, seguro? Nadie, porque la ley del comercio puede aquí más que la ley de la naturaleza, y tiene que ser un gran centro no obstante su pésimo puerto. Por consecuencia debemos partir de la base de que, cometido el error de fundar aquí una gran ciudad comercial, tenemos que perseverar en la tarea, enmendando con la inteligencia los inconvenientes con que luchamos. ¿De qué modo? Mejorando su puerto. Pero los puertos no sólo se mejoran materialmente con obras hidráulicas, sino también con franquicias comerciales que son la obra de la previsión. En este sentido, puedo decirlo, no me ha faltado la previsión. Hace diez y seis años que presenté como diputado un proyecto de ley que era una novedad entonces y que tuve el honor fuese aplaudido por el doctor Vélez, de quien me consideraba discípulo. Mi idea era ésta: Mientras no mejoremos materialmente el puerto, es necesario mejorarlo económicamente, neutralizando así sus desventajas naturales y convertirlo en uno de los primeros puertos de la América, al menos por sus franquicias comerciales, ya que no lo es por naturaleza. En consecuencia propuse la abolición de los derechos de puerto, de anclaje, calado, tonelaje, arqueo, pilotaje, que hacían pagar á los buques cuatro veces más que lo que el derecho de dique en Londres. Esta sola mejora disminuyó por lo menos en dos reales fuertes en tonelada el gasto de la descarga, influyendo sobre la navegación y sobre los fletes.

Debemos, pues, ponernos en el caso que tenemos que hacer no sólo mejoras materiales, sino principalmente mejoras económicas, que hagan de nuestro puerto uno de los primeros del mundo por sus franquicias, ya que es un

hecho que tiene que ser uno de los grandes centros del comercio argentino.

Estudiando este contrato, interrogando sus estipulaciones, he buscado en él la idea fecundante, la previsión que ha presidido á su confección, y digo con dolor que no la he encontrado. No es necesaria, sin embargo, mucha penetración para alcanzar la idea capital que ha escapado á los que han confeccionado este contrato por parte del Gobierno. Voy á mostrarlo.

Así como hemos abolido los derechos de puerto, y rebajamos antes los derechos de aduana, para contrabalancear las desventajas naturales y luchar ventajosamente con otros puertos más favorecidos por la Naturaleza; el Gobierno, antes de firmar este contrato, ha debido ponerse en el caso de que este sistema de mejoras se completase hasta donde fuese necesario, por medio de nuevas franquicias y exenciones. Ha debido prever que podría llegar un día en que después de gastarse varios millones en la mejora del puerto, fuese necesario y conveniente dar gratuitamente el dique así como hoy le damos el puerto. Esta es la idea y ésta es la previsión que ha faltado al contrato, y sin embargo es una de los casos más probables, aunque no por el momento.

Perseverando en tal propósito es como hemos de dotar á este puerto de tales ventajas artificiales, que equivalgan á las más grandes ventajas naturales con el objeto de atraer el movimiento; porque es hoy una verdad elemental, que más se gana con el movimiento del comercio que con los mezquinos derechos que puedan cobrarse por algunos servicios. Así vemos á Valparaíso que vale más por el comercio nacional, y que merced á no cobrar ningún derecho de tránsito, á dar almacenaje gratis por un año á las mercaderías depositadas en tránsito, se ha convertido en la reina del Pacífico, siendo sin embargo uno de los peores puertos de aquel mar. Véase cómo las ventajas artificiales, igualan y superan á veces á las naturales, y cómo las leyes económicas valen tanto ó más que las obras materiales de puerto.

Así vemos á Amberes con sus soberbios diques que es uno de los puertos más caros del mundo, y por eso no progresa en la proporción que debiera. Un buque de 200 toneladas que entra allí al dique, paga de derechos de dique, muellaje, pilotaje, tonelaje, calado, consumo, lastre, carena, guía y corretaje cerca de 1400 francos de derecho, ó sea casi 12 reales fuertes por tonelada.

Uno de los inconvenientes con que ha luchado el puerto de Londres ha sido la alta tarifa de los diques en Londres, que si por una parte fomentan su progreso comercial, por otra no le dejan marchar con paso franco en la navegación.

Déanse gratuitamente los diques de Amberes y de Londres, como si fuera un puerto cualquiera, y se verá que al día siguiente el movimiento se ha duplicado.

Por eso Liverpool ha adelantado relativamente mucho más, porque sus diques fueron concebidos más bien como puerto artificial que como empresa de negocio, así sus diques están abiertos al público.

El negocio, el gran negocio para un puerto, es dar de balde el puerto para convidar al comercio á frecuentarlo. Si dando de balde un mal puerto hemos adelantado como se ha visto, ¿qué no sucedería dando gratuitamente un buen puerto abrigado, con dique y depósitos sobre los muelles? Iríamos á las nubes. Pero este punto de vista no es ni puede ser el de las empresas particulares, sólo los gobiernos, emanación del pueblo, representantes de sus intereses, pueden proponerse este objeto y realizarlo con una generosidad bien entendida, que es el más seguro de los cálculos.

Esto es lo que llamé antes la alta previsión de los gobiernos. Esta previsión ha faltado á los anónimos que han redactado este contrato, y no se comprende por qué el Gobierno no se ha puesto en este caso, sin embargo de ser uno de los probables, como lo manifesté antes.

Supongo que el autor anónimo de este contrato tenía á su frente el papel blanco en que se escribía, á un lado los planos de los proponentes llamados según se dice á

licitación, al otro lado los mapas del Río de la Plata, y á su frente el libro de la estadística comercial y el estado comparativo de los puertos del Río de la Plata en que debían basarse las estipulaciones del contrato. Como esto no es mucho suponer, pues es lo menos que se necesita para formar juicio sobre el particular, presumo que, después de compulsar esos datos se decidió á contratar un puerto artificial, con el objeto de aminorar los gastos de la carga y descarga en Buenos Aires. ¿Cuánto cuesta la carga y descarga en el puerto de Buenos Aires? Esta es la primera pregunta que ha debido hacerse quienquiera que sea el autor anónimo del contrato. Daré sobre ello algunos conocimientos. Cuando el señor Coghlan presentó su informe sobre puerto en 1859, el máximo del costo de la descarga para poner la mercancía en almacenes según los comerciantes, se calculaba en dos pesos por tonelada, sin estimar el ahorro que se hacía por el movimiento del Riachuelo. Hoy se dice que asciende á tres pesos fuertes por tonelada, lo que me parece mucho. Pero, sean hoy veinte reales ó tres pesos, supongo que el ministro que ha suscripto el contrato tenía conocimiento del costo de la descarga en el puerto de Montevideo. ¿A cuánto asciende? (Pausa y silencio.) Yo lo diré. En Montevideo, con ventajas naturales de que nosotros carecemos, con muelles cómodos y distancias menores, el costo de la descarga es de 13 á 15 reales fuertes por tonelada, porque allí, lo mismo que aquí, hay que servirse de lancha para la carga y descarga, pues los muelles no tienen agua para recibir los buques á su costado.

Como se ve la diferencia no es tanta como podría creerse: y fácil nos sería por un servicio de lanchas á vapor mejor combinado que el que tenemos, ponernos al nivel de Montevideo por el momento. Pero Montevideo, previendo esto, ya piensa en la construcción de un dique para su puerto, habiendo hecho ya un dique seco en la Colonia. Debemos esperar que lo hará para ponerse en condiciones de luchar como le corresponde, y el dique unido á las ventajas naturales que posee, le permitirá efectuar la descar-

ga por cuatro reales la tonelada, y la carga por dos reales. Nosotros entonces, para seguir este movimiento de competencia, tendremos que poner el dique á cuatro y dos reales, so pena de no haber adelantado mucho con la construcción del puerto artificial, y debemos ponernos en el caso de que nos convenga dar el dique por menos de ese precio. Mientras tanto, por el contrato se autoriza á la compañía á cobrar indefinidamente un peso por tonelada de descarga y cuatro reales por tonelada de carga de frutos. Quedamos esclavizados á la tarifa de la compañía, y sin medios de luchar ventajosamente con Montevideo, á menos de efectuar la expropiación á costa de los sacrificios ya indicados. Esto es lo que el contrato no ha previsto.

Pero debemos todavía prever otro caso también muy probable, y es que por conveniencia propia, tengamos que dar el dique, no sólo por menos precio que en Montevideo, sino gratuitamente, como hoy damos lo que se llama puerto.

La provincia de Buenos Aires ante esta perspectiva, en guarda de sus futuros intereses, y viendo que la Nación se declaraba impotente para la obra del puerto, y daba á una empresa particular el derecho de cobrar perpetuamente un peso por tonelada de descarga en el dique, ha tenido la alta previsión que ha faltado al autor anónimo del contrato, y ha sido noble y patrióticamente inspirada al imponerse el sacrificio de hacer el puerto por su cuenta, gastando seis millones en él para dar el dique al menor precio posible, y hasta de balde si fuera necesario.

No se dirá que esto es una utopía, y si lo fuera es una noble tarea tratar de que no lo sea, echando sobre sus hombros el peso de obra tan grande y con tales propósitos, y ya que ha empezado, yo le aconsejaría que perseverase en ella, y fuese hasta el fin dando de balde el puerto á la Nación, para que ésta lo dé gratuitamente al comercio, porque con ello gastaría por una parte unos pocos millones, y por otra ganaría inmensamente manteniendo su preponderancia comercial, salvando los intereses del porvenir, y mereciendo el aplauso de los presentes y venideros.

No se nos venga á argüir con los mezquinos cálculos de ganancias que se dice han determinado tal resolución: ésos son pobres argumentos que los gobiernos hacen valer para ante los parlamentos á fin de arrastrar á los pobres de espíritu, que se echarían para atrás si se les hablase este lenguaje, excitándolos á combatir valientemente en pro de las buenas ideas, comprometiendo en ello la vida y la bolsa. No se nos arguya con la grande oposición, que, según el señor ministro, el proyecto del puerto ha tenido en las cámaras provinciales. ¿Cuál ha sido esa oposición? En el Senado pasó por unanimidad, y en la Cámara de Representantes apenas tuvo seis votos en contra. (Risas.) Estos seis votos componen la gran falange provincial con que el señor ministro pretende intimidarnos. ¡Pues bien! Yo digo que esos seis votantes no han podido tener la conciencia perfecta de lo que hacían, y creo que su juicio debe haberse modificado un tanto después de la discusión que ha tenido lugar. No puedo persuadirme ni por un momento de que fuesen tan ciegos, que puesta la cuestión nuevamente á su decisión, pudiesen votar en contra de los intereses presentes y futuros de su provincia y de la Nación, favoreciendo en su daño los intereses egoístas de una empresa particular. Y si el señor ministro cuenta con esos votos para asustarnos, desde luego me atrevería á asegurar que cuento con ellos para el caso en que se presente el proyecto, para que Buenos Aires por patriotismo y conveniencia propia haga el puerto por su cuenta y lo entregue á la Nación con sólo la condición de que la indemnice de sus gastos, y hasta que lo dé gratuitamente si es necesario.

Señor ministro del Interior.—Esos son recursos oratorios. ¿A quién va á engañar el señor senador?

Señor Mitre.—A nadie. Hablo con los que tienen fe. Hemos de vivir bastante para ver realizarse cosas más grandes. Y no me detengo más sobre esto, porque es un simple accidente de mi discurso, y paso á otro punto.

Cuando una provincia es capaz de semejante esfuerzo, y se hace de ello burla; cuando se ofrece á concurrir al progreso con sus recursos propios, y no sólo se le contesta

el derecho, y casi se le hace un proceso por ello, digo que se comete un grave error y se proclama una mala política respecto de las provincias, coartando y desmoralizando su acción concurrente en la labor común. ¿Quién no lo sabe? Tenemos mucho trabajo y pocos operarios, con escasos medios. El país está desierto, y se quiere prohibir á las provincias que concurren á conquistarlo y poblarlo. Los puertos están en estado de naturaleza y se quiere impedir á las provincias que construyan puertos y diques. Tenemos que hacerlo todo y se quiere excluir á la gran mayoría de tomar parte en la obra. Hay tanto que hacer, hay necesidades tan imperiosas, que si aplicamos todas las fuerzas reunidas de la Nación á un solo punto, si no concitamos para cooperar á ese fin á todos los hombres de buena voluntad reunidos, si no nos mancomunamos todos para impulsar vigorosamente el progreso, apenas podremos realizar en el curso de una vida, de una generación, una pequeña parte del programa de trabajos y de necesidades de la época. Hacer, pues, concurrir todas las fuerzas sociales al progreso, tal es la buena política. Pero, ¿cuál es la política que viene á sostener aquí el señor ministro á nombre del Gobierno que tiene el deber de alentar á los trabajadores? El viene á sostener aquí que los pueblos deben ser despojados de las nobles armas del trabajo con que pretenden hacer caminos, cavar diques y construir muelles. Viene á sostener que no tienen derecho á hacer en su bien y en bien de la Nación, obras útiles y productoras. Viene á destemplan el resorte que debía templar: á quebrar en manos de los pueblos el instrumento con que han de hacer su felicidad, á enervar las fuerzas que debiéramos robustecer. Y ¿en nombre de qué? En nombre de una ley suprema que prohíbe hacer lo que á todos beneficia y á nadie daña. (Aplausos.)

Y he dicho que en materia de comercio el poder nacional dicta la ley suprema, y mala ó buena debe ser observada. Pero en materia de obras internas la provincia y la Nación son poderes concurrentes, porque tal es la ley y tal es la conveniencia recíproca. A esto se contesta con la

teoría absurda que nos ha traído el señor ministro, que después de tirar una línea conteniendo la expansión de las provincias por la parte del desierto, pretende hacer lo mismo con las provincias del litoral tirando una línea de separación entre ellas y el agua, para excluir su concurso en esa zona y crear territorios anfibios colocados fuera de la Constitución.

Y todo esto para favorecer los intereses de una empresa particular contra los intereses de las provincias.

La Nación tenía un alto punto de mira en esta cuestión á saber el competidor con que tiene que luchar en el Río de la Plata, y digo competidor, no porque tenga intereses contrarios á los nuestros, sino por cuanto debemos esforzarnos en hacer cada cual lo mejor posible. Este competidor natural es Montevideo. Así la política comercial de la República Argentina debe tender siempre á ponerse en idénticas ó mejores condiciones respecto de aquel puerto. De esta lucha viril y fecunda ha de resultar la grandeza de ambos centros, porque lo bueno que haga el uno obligará al otro á hacerlo mejor.

Esto es por lo que respecta á la Nación y al único mercado exterior que puede hacerle competencia en la cuenca del Plata. Pero hay otras competencias y otros intereses locales de las provincias cuyo fomento no corresponde al Gobierno Nacional, inmediatamente, y que constituyen la política comercial doméstica. Una provincia respecto de otra puede estar en competencia, sin ponerse en antagonismo; ya he hablado de la competencia exterior de la Nación, y he comparado sus ventajas, sus medios y sus fines. Hablaré ahora de otro género de competencia que es bueno tener presente.

El Rosario es ya hoy el segundo puerto comercial de la República, y está llamado á un gran porvenir. ¿Cuánto cuesta en el Rosario la carga y descarga? (Pausa y silencio.)—Nadie contesta.—Era preciso haberlo averiguado antes de firmar el contrato.—Pues bien, la carga ó descarga cuesta allí un real y medio plata. Esto es lo que ha costado la descarga de los materiales del Ferrocarril Cen-

tral. Allí un buque de 1000 toneladas completa su carga y descarga en 15 días atracado á la orilla de la barranca. Es, pues, no sólo el primer puerto del Río de la Plata en cuanto á baratura y comodidad, sino también del mundo entero. No hay dique que pueda competir con aquella dársena natural que se llama el Paraná. La naturaleza y su posición geográfica como puerto de las provincias del interior, le llaman á ser antes de mucho tiempo un gran emporio comercial. No arrebatará por esto á Buenos Aires las ventajas que le ha dado el tiempo, el capital acumulado y los elementos de vista que concurren á su prosperidad y desarrollo. Pero para ser tanto ó más que Buenos Aires, el Rosario está en su derecho al luchar valerosamente para conseguirlo atrayendo á sí mayor comercio por el aliciente de mayores ventajas. A su vez Buenos Aires está en su derecho al procurar atraer á sí mayor movimiento comercial por medios análogos. Esta no es la lucha sordida de los intereses privados, sino la noble y leal lucha de los intereses legítimos; es como la carrera de las antorchas en la antigüedad, á ver quién llega primero á la meta con la luz encendida para iluminar el camino de sus hermanos. La política que sostiene el señor ministro mata esa lucha y empobrece la vida nacional.

Pero si las provincias no trabajan en este sentido, la Nación no lo hará, porque los intereses que impulsarían la actividad local, están fuera del círculo de acción que le es propio. No debe hacerlo tampoco. La Constitución prohíbe hacer preferencias á un puerto respecto de otros, y el Gobierno Nacional, realizando obras de puerto con esa tendencia, podría hacer verdaderas preferencias, ó cuando no dar motivos á los menos favorecidos para que lo creyesen. Por eso es lo mejor que lo hagan las provincias con sus recursos propios.

Pero si se ponen obstáculos al ejercicio del derecho concurrente en materia de mejoras internas, si se traba la acción de la localidad, impidiéndole hacer los muelles, diques y caminos que crea convenientes dentro de sus límites territoriales; si atamos las manos á las provincias pa-

ra labrar su bienestar, ¿qué sucederá? Entonces sólo el Gobierno Nacional podrá ejecutar estas obras. Y aun cuando el acierto presida á ellas, cuando se vea que se consumen en el puerto de Buenos Aires, el óbolo de la Rioja, las economías de Tucumán, los impuestos de Córdoba, los recursos de tantas otras provincias que necesitan más del apoyo de la Nación para desenvolverse, dirán que se derrama el sudor de los pueblos relativamente más pobres en obsequio de la ciudad más rica.

Por eso dice Buenos Aires, para que no exista ni pretexto, que se encarga de hacer las obras del puerto con sus recursos propios, empleando en ella toda la inteligencia, toda la actividad y toda la energía de que es capaz. Si el Gobierno iba á gastar ahora en recompensar al concesionario un millón de prima, que le iba á costar más de dos millones de pesos, lo habilita para que lo emplee en hacer caminos en el interior. Si la expropiación le había de costar más tarde unos quince ó veinte millones, se los ahorra desde luego dándole la obra por su costo, ó por la mitad de su costo, y hasta gratuitamente tal vez, pues el negocio para Buenos Aires es que el puerto exista sin monopolio, para que el dique sea franco. Esto, lejos de merecer el vituperio que se la ha dirigido, merecería elogio y simpatía. Errada política comercial la que se ha formulado por el contrato, es una mala política económica, y no quiero decir más.

Me detengo aquí por ahora porque me siento agitado. Tengo muchos otros puntos de vista desde los cuales considerar la cuestión. Me reservo hacer uso de la palabra por última vez, después que mis argumentos sean contestados. En tal ocasión trataré la cuestión de hecho, y las cuestiones que se ligan con el mecanismo de la aplicación de las leyes ante los tribunales, tocando también la cuestión política según mi evangelio. ¡Entonces me haré un honor en presentar al Senado mis ideas formuladas en un nuevo proyecto de ley sobre esta cuestión, y al desplegar mi bandera cumpliré con el deber que me he impuesto de quemar en su obsequio hasta el último cartucho! (Aplausos.)

DISCURSO QUINTO

Sesión del 16 de septiembre de 1869

SUMARIO.—Faz positiva de la cuestión.—Muerte del proyecto.—Proclama pacífica.—Ineficacia de la ley.—Ofrecimiento de Buenos Aires.—Lucha desastrosa.—Descrédito exterior.—Via crucis del concesionario.—Cuatro pleitos.—La expropiación y la Corte Suprema.—Quien pierde en definitiva el pleito.—Soluciones conciliatorias.—Nuevo proyecto de ley.—Manifiesto de guerra.—Despliegue de bandera.—Conclusión final.

Señor ministro del Interior.—Dejo la palabra porque tengo curiosidad de ver lo que tiene que decir por último el señor senador por Buenos Aires.

Señor presidente.—Tiene la palabra el señor senador por Buenos Aires.

Señor Mitre.—Continuaré, señor presidente, usando de la palabra, ya que el señor ministro me la deja, y será por última vez. Como lo había prometido, voy á contraerme á la cuestión de hecho, y en sus relaciones con la aplicación de la ley ante los tribunales, tocando de paso y de mi punto de vista, la cuestión política que voy á reducir á pocas palabras; y después que haga esto y presente mi proyecto de ley, no volveré á hablar.

Tengo la conciencia de haber puesto en esta discusión mi alma y mi inteligencia, y de haber hecho en cumplimiento del deber que se me ha impuesto, cuanto puedo y cuanto sé. Estoy tranquilo á este respecto. Si asimismo fuese vencido por el voto, no me ha de pesar mucho la derrota, porque he defendido la causa de la verdad, y si cayese sosteniéndola, caería sobre el escudo de mi patria sin haberlo perdido en el combate. Sobre todo, después del último discurso pronunciado por el señor ministro, después de su pobre defensa, después de las peripecias de esta lucha en que al fin ha quedado triunfante en el fondo de las