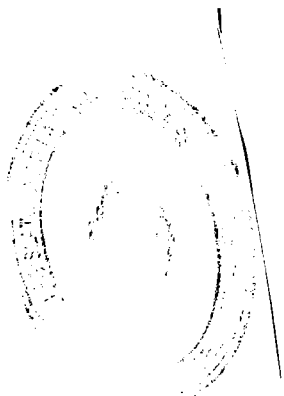
MEMORIA



RODOLFO MORENO (HIJO)
EX MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA PROVINCIA
DE BUENOS AIRES

ACTUACIÓN MINISTERIAL

MEMORIA

1913

LA PLATA
TALLER DE IMPRESIONES OFICIALES
1913

La Plata, 10 de Septiembre de 1913.

A la Honorable Legislatura de la Provincia:

La Constitución de la Provincia establece en su artículo 148, que los Ministros dentro de los treinta días posteriores a la apertura del período legislativo, presentarán a la Asamblea una Memoria detallada del estado de la Administración, debiendo también indicar, en la misma, las reformas que aconsejen la experiencia y el estudio.

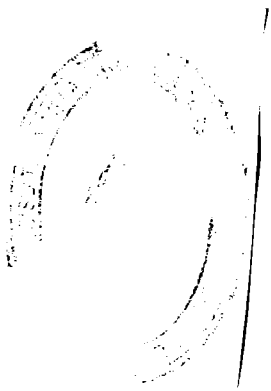
Tiene esa obligación un doble objeto: conocer la labor que desenvuelve el Poder Ejecutivo en cada uno de los departamentos, y saber cuáles son las iniciativas que piensa propiciar e ideas que se propone desenvolver.

Cincuenta y cuatro días de Gobierno, es sin duda un plazo muy corto para poder dejar una obra. Hay sin embargo, en ese término, lo suficiente para definir una orientación, y esto sin duda ha hecho el señor don Juan M. Ortiz de Rozas en el breve período que ha cortado la muerte.

Apartado de las tareas del Gobierno después del fallecimiento del ilustre ciudadano, cumplo con el deber de presentar, como lo manda la ley fundamental, una exposición del trabajo realizado en el Ministerio de Obras Públicas y en el de Gobierno, mientras duró la licencia concedida al titular de la cartera.

De esta obra he sido más que un autor, un intérprete fiel de los deseos y propósitos del señor Ortiz de Rozas.

RODOLFO MORENO (HIJO).



RÉGIMEN DE LEYES ESPECIALES
Y
ECONOMÍAS

RÉGIMEN DE LEYES ESPECIALES
Y ECONOMÍAS

La provincia de Buenos Aires tiene dos presupuestos: el ordinario de la Administración y el de las leyes especiales.

En años anteriores se han dictado leyes diversas disponiendo gastos sin fijar recursos determinados y disponiendo su pago de rentas generales.

Las leyes especiales dictadas en estas condiciones cuando ellas mismas no fijaban un monto, permitían erogaciones que teoricamente carecían de limitación.

La Honorable Legislatura, para evitar los inconvenientes derivados de semejante régimen, colocó en el presupuesto sancionado para el corriente año un límite, estableciendo en el ítem 96 una partida determinada para pago de leyes especiales. Las rentas generales no permitirían en adelante el giro indefinido, puesto que se señalaba una suma fija para esas necesidades.

Pero, como no se tuvo la precaución de determinar los fondos que se fijaban a cada ley, puesto que se consignó una partida en globo para todas, el ítem 96 se agotó antes de que se recibiera del Gobierno el señor Ortiz de Rozas.

El señor Vicepresidente del Senado en ejercicio del Poder Ejecutivo, don Eduardo Arana, solicitó el refuerzo de las partidas; pero aleccionado por la experiencia pasada y deseoso de restablecer el orden

financiero, pidió ese refuerzo detallando cada una de las leyes a las que era preciso acordar recursos y determinando la cantidad para cada una.

No se había producido aún la sanción cuando asumió el Poder Ejecutivo el señor Ortiz de Rozas; de manera que al tratarse los refuerzos para el Departamento de Obras Públicas, pudo el Ministro del ramo poner de manifiesto la opinión del Gobernador en lo referente a tan importante asunto.

En la sesión del Honorable Senado de fecha 29 de Julio de 1913 se produjo un breve debate cuyos antecedentes se transcriben y que fijan con nitidez la posición del Poder Ejecutivo:

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

Como no se encuentra presente el señor Presidente de la Comisión, he recibido el encargo de los demás miembros de informar en este asunto.

La Comisión lo ha estudiado detenidamente, y se encuentra en la imprescindible necesidad de proveer de estas sumas al Poder Ejecutivo para poder facilitar la marcha administrativa, porque estos rubros se encuentran absolutamente sin fondos.

Esto proviene principalmente del rubro de leyes especiales, que habiéndose limitado en una suma de 800.000 pesos este año, no se tuvo presente una cantidad de gastos que el Poder Ejecutivo hizo en virtud de esas leyes especiales, que fueron imputadas a ese rubro agotando la partida.

Los créditos importan: al Departamento de Hacienda, pesos 25.000; al Departamento de Gobierno, 11.734 pesos; y al Departamento de Obras Públicas, 1.110.637 pesos, imputándose a ellas las partidas de leyes especiales.

El señor Ministro que se encuentra presente, a cuyo Departamento corresponde la mayor suma, podrá dar en el momento oportuno las explicaciones necesarias.

— Se votan las partidas referentes al Departamento de Gobierno, y son aprobadas.

— Se leen las partidas referentes al Departamento de Hacienda.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

A última hora ha recibido la Comisión un insistente pedido del Poder Ejecutivo para poder proveer de muebles a todas las oficinas dependientes de la Dirección de Rentas, cuyo mueblaje está reducido a tal extremo que pudiera calificarse de vergüenza pública.

Es menester, pues, proveer de los fondos necesarios para su reposición; y por eso la Comisión propone que la partida de cinco mil pesos se modifique en esta forma: para gastos de mobiliario de las oficinas de la Dirección de Rentas, $ 55.000.

La partida de cinco mil pesos era solamente para mobiliario de la oficina de La Plata y de algún partido nuevo.

Sr. Secretario del Carril — ¿En el ítem 87?

Sr. Villanueva — Eso es.

Sr. Presidente — Se votará cómo propone el señor senador.

— Se vota y resulta afirmativa.

— Al leerse la partida *p)*, Oficina del Plano Gráfico Fiscal (ley de Agosto 24 de 1910) 76.000 pesos, dice el

Sr. Villanueva — Este es un error. El saldo de la ley a que se refiere este crédito, no es de setenta mil pesos sino de sesenta mil novecientos ochenta pesos con ochenta y cinco centavos.

Propongo que se corrija la cifra.

Sr. Presidente — Así se hará.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

El agotamiento de gran número de las partidas que se solicitan, pedidas por el anterior señor Gobernador, se ha producido por circunstancias que conoce bien la Legislatura. Se han sancionado en años anteriores una serie de leyes, conocidas con el nombre de leyes especiales, que han decretado diversas obras, y en las cuales casi uniformemente hay un artículo que dice lo siguiente: «Los gastos que se produzcan con motivo de esta ley, serán imputados a la misma y pagados de rentas generales». Eso ha permitido al Poder Ejecutivo imputar a esas leyes todos los gastos que se han relacionado con la construcción de obras autorizadas por las mismas, o con el personal que

creaba el Poder Ejecutivo, sin tener sanción legislativa, imputándolos a la ley y pagándolos de rentas generales.

Naturalmente, esto no ha tenido limitación en la aplicación de la ley, porque no tenía una partida que estableciera hasta dónde debía hacerse el gasto, lo que ha sido causa de que alguna vez se excediera en la suma.

En el presupuesto del corriente año la Legislatura, para salvar esa dificultad que era, como expresaba uno de los miembros de la Comisión, un verdadero balde sin fondo, resolvió, como decía el mismo señor senador, ponerle fondo a ese balde, y colocó un rubro al presupuesto, que es el célebre ítem 96, estableciendo para las leyes especiales sancionadas hasta el 31 de Diciembre de 1912, una cantidad determinada.

Como no estaba votada la partida que correspondía a cada una de las leyes especiales, sino que estaba dada en conjunto, cada departamento de gobierno ordenaba pagos, imputándolos a sus propias leyes especiales que debían satisfacerse por medio del ítem 96.

Llegó, pues, una altura del año en que el ítem 96 estaba totalmente agotado, y entretanto había una serie de leyes especiales que tenían personal nombrado, personal, por otra parte, necesario, que hacía imprescindible el refuerzo de la partida correspondiente.

El Poder Ejecutivo se ha preocupado de investigar hasta dónde era necesario ese personal, y ha hecho hasta este momento, en cada una de las leyes especiales, un trabajo que le ha permitido verificar una serie de supresiones. Por ejemplo, en esta Comisión especial de la dirección y vigilancia de la Rambla de Necochea y Policlínico, el Poder Ejecutivo suprime totalmente la oficina; y el crédito o refuerzo que ahora se solicita es simplemente para pagar lo que adeudaba, es decir, el personal que estaba nombrado y que existió hasta la fecha de la expedición del decreto que suprimió la oficina, que era indispensable pagarlo.

Es seguro que en las demás partidas va a haber reducciones, porque el Poder Ejecutivo no mantendrá sino aquellos puestos estrictamente necesarios; se va a concretar a lo indispensable, y en esa depuración, es seguro que realizará economías.

Por lo pronto, voy a pedir a la Honorable Cámara que re-

duzca la partida de la Oficina Cartográfica, de 9.100 pesos a 1.000 solamente, porque esa oficina ha sido ya suprimida por un decreto del Poder Ejecutivo, dictado en la fecha, entendiendo que no era posible mantener dos oficinas cartográficas con idénticas funciones: creada una por ley de 24 de Agosto de 1910, dependiente del Ministerio de Hacienda, y la cual se pasó al Ministerio de Obras Públicas en Abril o Mayo de este año; siendo así que en el mismo Ministerio ya se había creado, más o menos en la misma fecha, otra oficina igual.

De manera, pues, que el refuerzo se pide sólo a los efectos de pagar los sueldos del personal devengados hasta la fecha.

Es la única modificación que solicito, pudiendo asegurar al Honorable Senado que el Poder Ejecutivo no se excederá en los gastos y que, por el contrario, lo probable es que se reduzcan en gran proporción y que al fin del año haya un sobrante.

No tengo nada más que agregar.

Sr. Presidente — Queda aprobado el ítem en discusión, con las modificaciones indicadas por el señor senador Villanueva y por el señor Ministro.

— En discusión:

Departamento de Obras Públicas, ítem 122, para el funcionamiento del tren de dragado, 100.000 pesos.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

Quiero dejar constancia de que en este rubro la Comisión reduce a esta sola suma las distintas partidas que había con este destino; porque existía una con cien mil pesos, otra con ciento cincuenta mil, y todas la reduce a cien mil, para reforzar las partidas de este año.

— Sin observación se aprueban los ítems 122, 123, 125, 128, 129 y 130.

— Se da por aprobado el artículo 2°. El 3° es de forma.

El Poder Ejecutivo no sólo se preocupó de regularizar aún más lo relativo al régimen de leyes especiales, acentuando los propósitos que guiaron al señor Arana con su Ministro de Hacienda, doctor Alfredo

Echagüe, sino que suprimió los empleos designados fuera de presupuesto y examinó con cuidado los que se imputaban a leyes especiales.

Con relación a los empleos, comisiones y encargos dados sin ley que los autorizara, se dictó en acuerdo general de Ministros, el siguiente moralizador decreto:

La Plata, Julio 15 de 1913.

CONSIDERANDO:

Que es indispensable regularizar la marcha de la Administración, ajustando estrictamente las inversiones de fondos a lo establecido por la Ley General de Presupuesto y a las leyes especiales que autorizan gastos, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros,

DECRETA

Art. 1º Quedan sin efecto todos los nombramientos de empleados cuyos cargos no estuvieren incluídos en la Ley General de Presupuesto o en leyes especiales, no pudiendo afectarse los eventuales de los Ministerios al pago de sueldos.

Art. 2º Quedan, asimismo, sin efecto todas las comisiones que no estuvieran autorizadas por la Ley de Presupuesto o por leyes especiales, tanto las que deben cumplirse dentro o fuera de la Provincia, del país, o fuera del mismo.

Art. 3º El cese de los empleos y comisiones a que se refieren los artículos anteriores, será comunicado inmediatamente, por el respectivo Ministerio, y a las personas que se encuentren fuera de la Provincia o del país, se les hará saber telegráficamente.

Art. 4º Se exceptúan de lo establecido en el artículo 2º las comisiones *ad honorem* que no importen erogación para el Tesoro Público.

Art. 5º Los anticipos hechos con motivo de empleos o comisiones no autorizadas por ley, serán reintegrados por quienes los hubieren recibido. Si se tratase de empleados que hubiesen obtenido anticipos de sobresueldos destinados a pagarse con eventuales, la falta de devolución traerá aparejada la pérdida del empleo.

Art. 6º Hágase saber, a sus efectos, a la Contaduría General, a la Tesorería y al señor Fiscal de Estado.

Art. 7º Comuníquese, publíquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.

FRANCISCO URIBURU, A. ECHAGÜE,
RODOLFO MORENO (HIJO).

Y con relación a los empleos pagados con fondos de leyes especiales, se verificó una investigación en cada oficina y se suprimieron todos los que no eran indispensables.

El personal de leyes especiales, que no está incorporado al presupuesto, se nombra a medida que las necesidades lo requieren creándose los puestos por decreto del Poder Ejecutivo y pagándose con los recursos que tienen esas mismas leyes. El Poder Ejecutivo encontró que ese personal había sido abultado innecesariamente y procedió con mano firme a cortar todo lo que pesaba en forma gravosa para la Provincia sin reportarle beneficios.

Los decretos que se transcriben a continuación muestran las economías que se hicieron en esta materia, sin perjudicar ninguno de los servicios a que se destinaba el personal suprimido:

La Plata, 14 de Julio de 1913.

CONSIDERANDO:

Que por ley 24 de Agosto de 1911, se autorizó al Poder Ejecutivo para confeccionar el Plano Gráfico de la Provincia;

Que dicho plano se construiría por el Registro Gráfico que dependía del Ministerio de Obras Públicas;

Que habiendo sido anexada dicha sección a la Dirección de Tierras y Geodesia, dependiente del Ministerio de Hacienda, el Poder Ejecutivo, por resolución de fecha 9 de Mayo próximo pasado, pasó todos los antecedentes relativos a este asunto a ese Departamento;

Que por resolución de fecha 11 de Abril último, el Ministerio de Obras Públicas creó una Sección Cartográfica, anexada al Taller de Impresiones Oficiales, para la confección del atlas, imputándose el gasto a la misma ley;

Que no es de buena administración el desdoblamiento de oficinas, pues si el Ministerio de Hacienda cree conveniente dicha impresión en colores, lo podrá efectuar con los elementos con que cuenta.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Dejar sin efecto la resolución de fecha 11 de Abril último, en que se crea la Sección Cartográfica, y declarar cesante el personal nombrado.

Comuníquese a Contaduría General y al cartógrafo jefe.

Insértese en el Registro Oficial.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

Por decreto de 23 de Julio se suprimió el puesto de Asesor letrado de la oficina de expropiaciones por ser innecesario.

La Plata, Julio 22 de 1913.

Atento la información suministrada por el Director de Hidráulica, relativa a la competencia del personal, asistencia del mismo y necesidad de los puestos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Camino de La Plata a Avellaneda:

1º Declarar vacantes los siguientes puestos:

Calculista, que lo desempeña don Raúl Alvarez.

Sobrestante de segunda, que lo desempeña don Casimiro Villegas.

2º Suprimir los siguientes puestos, por no ser ya necesarios:

Fotógrafo, que lo desempeñaba don Pedro Dejean.

Sobrestantes de primera, que lo desempeñan Casimiro Represas y Cayetano Mangano.

Sobrestantes de segunda, que lo desempeñan César González y Emilio Martín Morales.

Catastro del Camino del Norte:

3º Declarar vacantes los siguientes puestos:

Ayudantes de segunda, que lo desempeñan don Carlos Terrero y Oscar Rivero.

Auxiliar de informes, que lo desempeña don Juan P. Iriarte, por no prestar servicio.

Dibujante de tercera, que lo desempeña don Pablo Salomón.

4º Suprimir los siguientes puestos:

Ayudante, que lo desempeña don Pedro J. Ortiz.

Auxiliar de informes, que lo desempeña don Rodolfo de Puga, por no ser necesario y no prestar servicio.

Dibujantes de primera, que lo desempeñan don Hugo Leupold, Ernesto del Monte y David Anayart.

Estudios, proyectos e inspección de las obras de pavimentación de pueblos y ciudades de la Provincia:

5º Declarar vacante el puesto de copista, que lo desempeña don Antonio Mir Neyra.

6º Suprimir el puesto de encargado de cálculos, que lo desempeña don Ramón Blanco Paz.

Suprimir los puestos de dibujantes de segunda, que lo desempeñan don Francisco Mazzoni y Guillermo Belilla.

Pavimentación de la Capital:

7º Declarar vacantes los puestos de sobrestantes de segunda, que lo desempeñan Heraclio Carrizo y Salvador Lluman.

Catastro de los caminos afirmados de Morón y del Norte:

8º Declarar vacante el puesto de auxiliar de informaciones, que lo desempeña don Juan P. Etchegaray, por no haber concurrido a prestar servicio.

Pavimentación de Lanús:

9º Declarar vacante el puesto de calculista, que lo desempeña don Tomás Beunza, por no haberse hecho cargo del puesto.

10. Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

Los puestos declarados vacantes por la precedente resolución fueron suprimidos por el siguiente decreto:

La Plata, Agosto 9 de 1913.

No siendo necesario por ahora, llenar los puestos que se declararon vacantes por resolución de fecha 23 de Julio último, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Suprimir por ahora los puestos que se declararon vacantes por la resolución que se menciona en el exordio de la presente.

Comuníquese a la Dirección de Hidráulica y pase a la Contaduría General.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Julio 17 de 1913.

RESULTANDO:

Que por decreto de Mayo 14 del corriente año se creó una Comisión especial, dependiente de la Dirección de Arquitectura, con el objeto de vigilar las obras de la Cárcel Modelo, el Policlínico de La Plata y la Rambla de Necochea;

Que los gastos del personal de esa Comisión, que ascienden a la cantidad de tres mil cuatrocientos cincuenta pesos moneda nacional, se imputan a las leyes sobre Cárcel Modelo y Rambla de Necochea, de 2 de Junio de 1910 y 29 de Octubre de 1912; y considerando:

Que la Ley sobre Cárcel Modelo no se encuentra en vías de ejecución, la del Policlínico de La Plata depende de una Comisión especial que puede asesorarse de las oficinas técnicas de este Ministerio, y la construcción de la Rambla de Necochea es susceptible de realizarse usando de las mismas oficinas;

Que existe en el presupuesto vigente una Dirección de Arquitectura, lo que hace innecesario imputar a leyes especiales una oficina análoga, tanto más cuanto que si fuera indispensable el personal de inspección, en cuanto se refiere a la Ram-

bla de Necochea, podría establecerse por el tiempo que fuere necesario, imputándolo a la ley 2 de Junio de 1910.

Por esto, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Déjase sin efecto el decreto de Mayo 14 de 1913, que creó la Comisión especial dependiente de la Dirección de Arquitectura para vigilar las obras de la Cárcel Modelo, Policlínico de La Plata y Rambla de Necochea.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 9 de 1913.

No siendo necesario por ahora el puesto de sobrestante de segunda clase en el camino de La Plata a Avellaneda, que lo desempeña don Carlos Pelitti, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º Suprimir, por ahora, el puesto de sobrestante de segunda, en el camino de La Plata a Avellaneda, que desempeña don Carlos Pelitti.

2º Comuníquese a quien corresponda y pase a Contaduría General para su conocimiento.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Julio 23 de 1913.

Visto la planilla de foja 1, referente al pago de sueldos del Secretario de la Oficina de Obras Sanitarias, puesto creado por resolución de fecha 24 de Mayo de 1913, y —

CONSIDERANDO:

Que por el artículo 15 de la Ley 21 de Enero de 1910, se establecía que hasta tanto no se incorporara el personal de la Oficina de Obras Sanitarias al Presupuesto de la Administra-

ción, los sueldos que a ese personal corresponden serán abonados de Rentas Generales;

Que habiéndose, dicho personal, incorporado al Presupuesto qué rige para el corriente año, fué suprimido por la Honorable Legislatura el puesto de secretario, que se había incluído en el proyecto del Poder Ejecutivo, por ello, se

RESUELVE

Dejar sin efecto el nombramiento de secretario de la Oficina de Obras Sanitarias, creado por resolución del Poder Ejecutivo de fecha 24 de Mayo de 1913.

Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Julio 28 de 1913.

Visto la nota del Director Técnico de la Oficina de Obras Sanitarias, en la que determina la supresión de cinco puestos de escribientes por ser innecesarios, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º Suprímense los puestos de escribientes que desempeñan los señores Ernesto Pint, Rogelio Rodríguez, Aníbal Sequeiro, Alfonso Villanova y señorita María A. del Mármol.

2º Comuníquese a quien corresponda y pase a Contaduría General, para su conocimiento.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 9 de 1913.

Siendo innecesario el puesto de calculista encargado de escalas de la inspección y vigilancia de las obras de canalización y desagüe en el Delta del Paraná, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Suprimir dicho puesto, quedando, en consecuencia, sin efecto el nombramiento de don Luis Mucchio.

Comuníquese a la Dirección de Hidráulica y pase a Contaduría General, para su conocimiento y archivo.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 9 de 1913.

No siendo necesario el puesto de sobrestante de primera clase, con la asignación mensual de doscientos cincuenta pesos moneda nacional, en las obras de pavimentación de Lanús, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Suprimir dicho puesto, quedando, en consecuencia, sin efecto el nombramiento de don Ignacio Aguilar.

Comuníquese a la Dirección de Hidráulica y pase a Contaduría General.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

Por decreto de 9 de Agosto se encargó al ingeniero Gerardi la dirección de los trabajos del camino de La Plata a Avellaneda en carácter interino y dada su calidad de segundo Jefe, por haber sido nombrado el titular ingeniero Tapia Director de Puentes y Caminos.

Los cargos de Jefe y segundo Jefe quedaron, así, refundidos en uno solo.

La Plata, Agosto 9 de 1913.

Siendo innecesario el puesto de ayudante, con la asignación mensual de trescientos cincuenta pesos moneda nacional, en la comisión de estudios, proyectos e inspección de las obras de pavimentación en las ciudades y pueblos de la Provincia, así como el de sobrestante, con la asignación mensual de doscientos cincuenta pesos moneda nacional, por no haberse empezado

las obras de pavimentación en la ciudad del Saladillo y no habiéndosele liquidado sueldo alguno, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Suprimir dichos puestos, quedando sin efecto, en consecuencia, los nombramientos de Mariano Iramain y de Edecto Rivarola.

Comuníquese a la Dirección de Hidráulica y pase a Contaduría General.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Julio 31 de 1913.

El Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Nómbrase Secretario privado *ad honorem*, del señor Ministro de Obras Públicas, al ciudadano Oddo Martelli.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

HORARIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La Plata, Julio 21 de 1913.

CONSIDERANDO:

Que la organización del trabajo en las oficinas del Estado es actualmente deficiente, resintiéndose con ello la marcha de la Administración, y exigiendo mayor número de personal, lo que repercute con injusticia sobre las cargas públicas;

Que hay manifiesta conveniencia en hacer cesar esta situación, exigiendo a los funcionarios y empleados una contribución de trabajo arreglada a la remuneración que reciben, según sus funciones y capacidad.

El Poder Ejecutivo, en acuerdo de Ministros,

DECRETA

Art. 1º Desde el 1º de Agosto del corriente año regirá en las oficinas públicas de la Administración, el horario de 11 ante meridiano a 5 pasado meridiano.

Art. 2º Todo empleado o funcionario deberá concurrir puntualmente a su oficina, y firmar en la casilla que corresponda la planilla diaria de asistencia, que será indefectiblemente cerrada a las 11,15 a. m.

Art. 3º A la hora indicada en el artículo anterior, cada jefe de oficina deberá llenar de su puño y letra las casillas en blanco, estableciendo en ellas la indicación que corresponda, según se trate de puesto vacante, empleado con licencia, ausente con o sin causa justificada, o en servicio.

Art. 4º Cada jefe elevará la planilla de su oficina a su superior jerárquico, el cual la remitirá a su vez al Ministerio de que dependa, antes de las 11,30 a. m. las reparticiones que funcionen en el mismo edificio del Ministerio, y un cuarto de hora más tarde las que no estén en esas condiciones.

Las mismas planillas serán remitidas por los Ministerios respectivos al Montepío Civil, a los efectos del artículo 6º.

Art. 5º Los empleados y funcionarios sufrirán el descuento de un día de su sueldo por cada falta injustificada de asistencia. El descuento será de la mitad si el empleado o funcionario compareciese a su oficina antes de la 1 p. m.

La reiteración dentro del mes duplicará el descuento en cada caso, y tres faltas consecutivas o cinco dentro del mismo mes, autorizará la remoción del empleado, siendo considerada como justificada, a los efectos del Montepío Civil.

El importe de estas multas será destinado a aumentar el Fondo del Montepío Civil, de acuerdo con lo que dispone el artículo 2º, inciso 6º de la ley.

Art. 6º El Montepío Civil procederá mensualmente a liquidar el monto de las multas correspondientes por faltas de asistencia y demás infracciones del presente decreto, y remitirá las liquidaciones a los habilitados que corresponda, para el descuento respectivo.

Los habilitados deberán depositar en la cuenta de Montepío,

en el Banco de la Provincia, el importe de los descuentos, dentro de las cuarenta y ocho horas de haber efectuado el pago del personal y entregarán el recibo en las oficinas del Montepío.

Art. 7º Sufrirán también el descuento de un día por cada infracción, los jefes de oficinas o reparticiones que, de cualquier manera, obstaculicen el cumplimiento del presente decreto, omitiendo las obligaciones que les impone. Estas multas tendrán el mismo destino determinado en el artículo 5º.

Art. 8º La Comisión del Montepío elevará un informe mensual al Ministerio de Hacienda, referente al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 4º del presente decreto, y formulando las observaciones que le sugiera la práctica.

Art. 9º Comuníquese, publíquese y dése al Registro y «Boletín Oficial».

ORTIZ DE ROZAS.
FRANCISCO URIBURU, A. ECHAGÜE,
RODOLFO MORENO (HIJO).

Este decreto fué llevado al acuerdo por el señor Ministro de Hacienda doctor Alfredo Echagüe.

TEATRO DEL LAGO

MENSAJE

La Plata, Julio 29 de 1913.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Honorabilidad, solicitando la sanción del adjunto proyecto de ley, por el cual se autoriza al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de noventa y ocho mil seiscientos cincuenta pesos con dos centavos moneda nacional ($ 98.650,02 m/n), para la terminación de las obras del Teatro del Lago de esta ciudad.

La Ley de 19 de Septiembre de 1911, autorizó al Poder Ejecutivo para invertir la cantidad de 150.000 pesos en esa construcción, y en cumplimiento de la misma, el Poder Ejecutivo encomendó al Departamento de Ingenieros la confección de un presupuesto y pliego de bases y condiciones. Esa repartición

lo verificó, estimando que sería necesario, para realizar la obra, la cantidad de pesos 177.658,86, incluído en esa suma el 5 por ciento para inspección, vigilancia e imprevistos.

A pesar de exceder tal suma la que autorizaba la ley, el Poder Ejecutivo, con esa base, llamó a licitación para construir el teatro. Entre las propuestas que se presentaron, la más baja fué la de los señores Puci y Botinelli, que ofrecieron construir el teatro en la suma de pesos 193.722,22 moneda nacional, cantidad en la cual no se comprendía el porcentaje usual para imprevistos, inspección y vigilancia.

Y aun cuando esa licitación imponía un gasto mayor que el de la ley y superior al presupuesto, el Poder Ejecutivo la aprobó por decreto de 7 de Mayo de 1912.

Con fecha 11 de Junio del mismo año, el Poder Ejecutivo resolvió ampliar el escenario, lo que impuso un aumento de pesos 15.000. Más tarde se decidieron nuevas modificaciones, consistentes en la substitución del techo fijo por una claraboya corrediza, el cambio de los techos esquineros de hierro galvanizado por abestary, y la ampliación de la instalación de la luz eléctrica, lo que elevó el gasto a la cantidad de pesos 40.544,09, contando en esta suma los pesos 15.000 del techo.

El Poder Ejecutivo se ha encontrado, por tanto, con una ley que autoriza a gastar pesos 150.000, y con contratos y gastos comprometidos por pesos 98.650,02, comprendido en esta cantidad el 5 por ciento a que antes se ha aludido.

Por estas razones, solicita se amplíe la Ley de 19 de Septiembre de 1911, autorizando a gastar la suma de 98.650,02 pesos moneda nacional.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

JUAN ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de ($ 98.650,02 m/n) noventa y ocho mil seiscientos cincuenta pesos con dos centavos moneda nacional, en las obras de terminación del Teatro del Lago de esta ciudad.

Art. 2º El gasto a que se refiere el artículo anterior, se pagará de Rentas Generales, con carácter urgente y con imputación a la presente.

Art. 3º Comuníquese, etc.

RODOLFO MORENO (HIJO).

FIESTA DEL ÁRBOL

La Plata, Julio 18 de 1913.

Visto la nota de la Sociedad Forestal Argentina, encargada por el Superior Gobierno de la Nación, que dirige la Fiesta del Arbol en todo el territorio de la República, invitando a la Provincia a adherirse a la celebración de dicha festividad, que se verificará el 1º de Septiembre próximo, el Poder Ejecutivo—

RESUELVE

Solicitar de la Dirección General de Escuelas organice en toda la Provincia, para el 1º de Septiembre próximo, dicha fiesta.

La Dirección de Agricultura del Ministerio de Obras Públicas, pondrá a disposición de la Dirección General de Escuelas los árboles que le solicite, como asimismo prestará todo el concurso que, para dar mayor lucidez y brillo a dicho acto, le fuese requerido.

Hágase saber y avísesele a la Sociedad Forestal Argentina.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

CAMINOS

CAMINOS

Cuando el señor Ortiz de Rozas se recibió del Gobierno, los miembros de la Dirección General de Caminos habían presentado sus renuncias. Estas, que fueron elevadas al señor Vicepresidente del Honorable Senado en ejercicio del Poder Ejecutivo, se reservaron sin resolución para que el nuevo Gobernador las considerase.

Como las renuncias eran indeclinables, el Poder Ejecutivo dando a los términos el alcance que tienen, debió aceptarlas, y teniendo en cuenta que las oficinas principales de la Dirección se encontraban establecidas en la Capital Federal contrariamente a lo mandado por la ley de 8 de Mayo de 1910, intervino esa Dirección y ordenó el traslado a La Plata.

Los decretos que se transcriben a continuación muestran el pensamiento del Poder Ejecutivo:

La Plata, Julio 15 de 1913.

En atención al carácter indeclinable con que ha sido interpuesta por el doctor José R. Semprún, su renuncia de presidente de la Dirección General de Caminos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Aceptar la renuncia presentada por dicho señor, y désele las gracias por los importantes servicios que, *ad honorem*, ha prestado a la Provincia.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Julio 15 de 1913.

En atención al carácter de indeclinables con que han sido interpuestas por los señores Alfredo Echagüe, Julio Peña, Eduardo Aguirre, Enrique Santamarina, Cecilio López y Enrique de Carabassa sus renuncias de miembros de la Dirección General de Caminos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Aceptar las renuncias presentadas por dichos señores, y dénseles las gracias por los importantes servicios que, *ad honorem*, han prestado a la Provincia.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Julio 17 de 1913.

En atención al carácter de indeclinable con que ha sido interpuesta por el señor Francisco Arechavala su renuncia, de miembro de la Dirección General de Caminos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Aceptar la renuncia presentada por dicho señor, y désele las gracias por los importantes servicios que, *ad honorem*, ha prestado a la Provincia.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Julio 15 de 1913.

Estando pendiente de reorganización la Dirección General de Caminos de la Provincia y teniendo en cuenta que las oficinas de dicha dirección se encuentran en la Capital Federal, en desacuerdo con lo establecido en el artículo 2º de la ley de 8 de Marzo de 1910, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Encárgase al Oficial Mayor de este Ministerio para que, unido al Secretario de la Dirección General de Caminos, practique un inventario de las existencias que se encuentran en las oficinas de la calle Corrientes número 651 de la Capital Federal.

Art. 2º Las oficinas deberán ser trasladadas a esta Capital, a cuyo efecto el señor Oficial Mayor queda autorizado para tomar el local correspondiente y trasladar los muebles inventariados a la brevedad posible.

Art. 3º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

Aceptadas las renuncias por las razones antes expuestas, quedaba el Poder Ejecutivo en condiciones de restablecer la Dirección reemplazando a los dimitentes, o de substituir ese organismo, con una oficina dependiente del Ministerio de Obras Públicas. El Poder Ejecutivo optó por el segundo procedimiento, teniendo en cuenta no sólo la dificultad para encontrar quienes se ocuparan *ad honorem* de trabajar en empresa tan vasta como la de hacer caminos en la Provincia, sino los inconvenientes derivados de la organización dada a la Dirección General.

Concretando su pensamiento, el Poder Ejecutivo pasó a la Honorable Legislatura el siguiente mensaje acompañado de su respectivo proyecto de ley:

La Plata, Julio 22 de 1913.

A la Honorable Legislatura:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a Vuestra Honorabilidad, sometiendo a su consideración el adjunto proyecto de ley, derogatorio de las leyes 8 de Marzo de 1910 y 4 de

Noviembre de 1910, sobre creación de la Dirección General de Caminos de la Provincia.

El problema de los caminos requiere una dedicación tan intensa como especial, para alcanzar la solución que los vecindarios de la Provincia reclaman con insistente demanda. El sistema impuesto por las leyes cuya derogación se proyecta, no es el más apropiado, en opinión del Poder Ejecutivo, para llegar a la finalidad que esas leyes se proponen, aparte de que la procedencia de ellas, en cuanto se relaciona con los caminos vecinales y municipales, es muy discutible, en presencia del claro precepto contenido en el inciso 4º del artículo 205 de la Constitución, que encomienda a los Concejos Deliberantes la adopción de todas aquellas medidas vinculadas a la vialidad pública en los respectivos distritos.

En el proyecto adjunto, como Vuestra Honorabilidad tendrá oportunidad de apreciarlo, se devuelve a los municipios la jurisdicción exclusiva sobre esos caminos vecinales y municipales que, en forma indirecta, les había sido restada, retrotrayendo las cosas al estado que determina el artículo 14 de la Ley de Cercos y Caminos, de 8 de Octubre de 1889, e inciso 23 del artículo 47 de la Ley Orgánica de las Municipalidades.

Sin perjuicio del respeto que imponen las disposiciones constitucionales y legales citadas, el Poder Ejecutivo cree que autoridad alguna puede encontrarse en mejores condiciones que la edilicia de cada distrito, para mantener en buen estado los caminos locales, interesada como debemos suponerla, dado su origen, en satisfacer las exigencias de los vecinos que ejercen desde luego el control más eficaz de los actos de sus mandatarios en la comuna.

En lo que respecta a los caminos generales y parciales, el Poder Ejecutivo entiende que, para su construcción y conservación en la medida que permiten los recursos actuales, basta con una sección técnico-administrativa dependiente del Ministerio de Obras Públicas; reforma que permitirá una economía efectiva en personal, con el consiguiente aumento de las partidas destinadas a las obras mismas.

No se le escapa al Poder Ejecutivo toda la trascendencia que para la Provincia tiene la solución del magno problema de

los caminos, solución que, desde luego, no es posible esperar en un término breve y mucho menos con los recursos aplicados a ese objeto; tampoco escapa a su penetración que esa misma magnitud es posible requiera de otros métodos que concilien la necesidad de los buenos caminos con los arbitrios financieros que permitan obtenerlos; pero en presencia de la situación actual, que exige a las clases productoras fuertes erogaciones sin la compensación proporcional en los servicios que fundamentan esas erogaciones, piensa el Poder Ejecutivo que hace obra buena, aunque tal vez circunstancial, al procurar que los fondos tomados del contribuyente para «caminos» se inviertan en su mayor porción, precisamente, en la construcción y conservación de tales caminos, y no en el sostenimiento de vastos organismos, que quizá sean necesarios el día en que la Provincia pueda destinar los muchos millones que se requieren para solventar el problema de la vialidad pública.

En el adjunto proyecto, por último, se crea una comisión *ad honorem* compuesta de cinco miembros, que será la encargada de asesorar al Poder Ejecutivo acerca de la oportunidad y conveniencia en todo lo relacionado con la apertura, ensanche, desvío, cierres, etc., de los caminos.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

JUAN ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

Sr. Secretario del Carril — Se acompaña el proyecto de ley correspondiente.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

Hago indicación para que se dé lectura del proyecto, si no es muy largo; porque me propongo formular en seguida una moción.

Sr. de la Riestra — Concordante con el pedido que acaba de hacer el señor senador Villanueva y entendiendo que se encuentra en la casa el señor Ministro de Obras Públicas, hago indicación para que se le invite a pasar al recinto, porque es muy posible que la moción que presente el señor senador sea para que se considere en general el asunto de que se trata.

— Apoyado.

— Ocupa su banca en el recinto el señor Ministro de Obras Públicas, doctor Rodolfo Moreno (hijo). *(Aplausos en las bancas y las galerias).*

Sr. Presidente — Señor Ministro; con motivo de la lectura del mensaje enviado por el Poder Ejecutivo sobre derogación de la ley relativa a la creación de la Dirección General de Caminos de la Provincia, se ha pedido que se invite al señor Ministro a pasar al recinto para que tome parte en la discusión de la moción que presentará el señor senador Villanueva.

Se va a leer el proyecto de ley.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Deróganse las leyes 8 de Marzo de 1910 sobre la creación de la Dirección General de Caminos de la Provincia y 4 de Noviembre del mismo año, modificando la primera.

Art. 2º La superintendencia técnica y administrativa de los caminos generales y parciales de la Provincia, estará a cargo de una sección que se denominará «División Caminos» dependiente del Ministerio de Obras Publicas, y será la encargada de proyectar y ejecutar las construcciones, desviaciones, rectificaciones, etc., de los mismos.

Art. 3º Créase una comisión que se denominará «Comisión de Caminos», encargada de aconsejar al Poder Ejecutivo en todo lo relacionado con la apertura, ensanche, cierre, desviación o estrechamiento de los caminos generales y parciales, como asimismo, en el establecimiento de todo medio de comunicación que tenga por base la utilización de dichos caminos.

Esta comisión se compondrá de un presidente y cuatro vocales, pudiendo funcionar con tres de sus miembros. Serán designados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Honorable Senado, y durarán tres años en el ejercicio de sus funciones.

Art. 4º Queda facultado el Poder Ejecutivo para designar el personal técnico y administrativo que repute necesario para la organización de la «División Caminos» a que se refiere el artículo 1º, debiendo incluir dicho personal en la ley de Presupuesto para el año 1914. Igualmente queda autorizado para designar el personal necesario a los efectos del regular funcio-

namiento de la Comisión de Caminos, que será asimismo incluído en el presupuesto para 1914.

Art. 5º Los personales de referencia, como así los demás gastos que demande la construcción y conservación de los caminos, serán costeados con los fondos determinados en el ítem 124 del presupuesto vigente, fondos que desde la promulgación de la presente ley se transferirán a la orden del P. Ejecutivo.

Art. 6º El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley a los fines de su mejor aplicación.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Sr. Presidente — La había pedido antes el señor senador Villanueva.

Sr. Villanueva — No tengo inconveniente en cederla al señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Agradezco ante todo al Honorable Senado la deferencia que ha tenido al invitarme a tomar parte en la consideración de este mensaje del Poder Ejecutivo, y declaro que he de colaborar en la medida de mis fuerzas a todas las nobles iniciativas de esta Cámara, poniendo al servicio de la causa pública, no solamente mi trabajo personal, sino la colaboración de todas las reparticiones del Ministerio.

Aprovecho igualmente esta oportunidad, al concurrir por primera vez a una Cámara de Buenos Aires, para saludar en Vuestra Honorabilidad a la representación legítima de un pueblo a quien debemos el concurso de nuestras actividades, en honor a los mandatos que nos han sido confiados.

Señor Presidente: el Poder Ejecutivo se ha encontrado avocado a esta cuestión de los caminos, que es de importancia trascendental para la Provincia. Se ha encontrado con la vigencia de una ley que fué producida como un ensayo y que ha arrancado a las municipalidades la parte de jurisdicción que constitucionalmente les correspondía.

Estas, según la Constitución, deben intervenir en todo lo relativo a caminos vecinales, mientras que el Poder Ejecutivo, en realidad, debería limitar su acción a los caminos generales y parciales. Se ha entregado por leyes anteriores todo este vasto mecanismo de los caminos no sólo generales y parciales sino vecinales, a una dirección general compuesta en forma especial, por cuanto tenía intervención acentuada una Sociedad Sportiva que tiene su sede en la Capital Federal.

El Poder Ejecutivo ha creído necesario concentrar las funciones que desempeñaba esa dirección en una oficina dependiente del Ministerio de Obras Públicas y ha creído necesario devolver a las municipalidades esa autonomía que tienen y la vigencia en todo lo que se refiere a caminos vecinales, porque entiende que es eso lo que establece la Constitución de la Provincia y que es también lo que dice la ley orgánica municipal y la ley de cercos y caminos.

Y si bien es exacto que esas leyes pueden ser modificadas por otras, también lo es, que aquéllas han reflejado el espíritu constitucional.

De esta manera se conseguirá el siguiente resultado: beneficiar a las municipalidades que no tienen ingerencia en lo relativo a sus propios caminos, porque las adheridas, que son la casi totalidad de la Provincia, se deben valer de la Dirección General de Caminos y se consideran, puesto que prestan una contribución, con el derecho de solicitar a esa Dirección General medidas relacionadas con la vialidad pública de sus respectivos partidos lo que da lugar a que para atender los expedientes que con este motivo se remiten a la Dirección General, se haga indispensable tener un personal enorme que insume una buena parte de las rentas que se tienen para construir caminos en la Provincia. Ese personal que representa una cantidad mayor de pesos setecientos mil, impone la distracción de fondos que debían aplicarse a la construcción de caminos que es lo que todos deseamos se haga, para solución de una necesidad pública.

El Poder Ejecutivo ha creído por eso conveniente, concentrar en una repartición anexa al Ministerio de Obras Públicas todo lo relativo a caminos, sabiendo que este no es un problema que se va a resolver de inmediato, pero teniendo la seguridad de que con un personal competente y que con el manejo de los fondos hecho con toda economía, conseguirá resolver lo que se ha propuesto en la ley, es decir, hacer caminos en la provincia de Buenos Aires y realizar este otro fin: que todas las cuestiones que tienen relación con las localidades sean resueltas por sus municipios, porque cree que no hay nadie más interesado ni en mejores condiciones para dilucidar las cuestiones locales que los municipios, pues teniendo conocimiento

pleno de las necesidades pueden más directamente proveer a satisfacerlas.

Tal es el concepto que se ha tenido al enviar este proyecto, que me hago un honor en traer ante el Honorable Senado. *(¡Muy bien!)*

Es necesario, señor Presidente, y en este sentido solicito el apoyo de los señores senadores, que se manifieste opinión por medio de la sanción en general del proyecto, lo más pronto que fuere posible, por cuanto una situación de hecho se plantea ante el Poder Ejecutivo.

Hay una ley en vigencia que establece la forma en que se ha de nombrar la Comisión para la Dirección General de Caminos. Esa ley le impone al Poder Ejecutivo la obligación de proponer al Honorable Senado las personas que han de formar dicha Comisión; pero es claro que si se va a sancionar una ley que modifique la ley actual y suprima esa Comisión de Caminos, el Poder Ejecutivo no puede ofrecer a nadie esos puestos ni proponerlos al Honorable Senado para que queden mañana sin efecto.

Pero si el Honorable Senado entendiera que este proyecto no es viable y que no debiera ser sancionado, como es natural, el Poder Ejecutivo, acatando la ley, propondría, inmediatamente, a los señores miembros que han de formar la Dirección de Caminos y que, como es de pública notoriedad, han renunciado en forma indeclinable, habiendo sido aceptadas sus renuncias. Pero si el Honorable Senado da curso a este proyecto, secundando los anhelos que propicia el Poder Ejecutivo, éste se abstendrá de proponer esos candidatos y tratará, por el contrario, de que se apresure la sanción a fin de tener en sus manos los resortes necesarios que le permitirán hacer obra buena en la Provincia.

He terminado. *(¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos en las bancas y en las galerías).*

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

Tardaba ya, señor Presidente, dado el ambiente que existe en la Provincia entera, en traducirse en un proyecto de ley como el que remite el Poder Ejecutivo, el pensamiento de la reforma de la ley general de caminos. Me proporciona este proyecto la satisfacción de tributar mi franco aplauso al Poder

Ejecutivo por esta iniciativa tan benéfica para los intereses generales que nos trae el señor Ministro.

Después de la lectura del proyecto y de las palabras que acabamos de oir, procede perfectamente la moción que formulo, de que se trate en general sobre tablas el mencionado proyecto y pase a la comisión respectiva para su despacho en particular.

— Apoyado.

Sr. Presidente — Se votará la moción del señor senador.

— Es aprobada.

Sr. Presidente — Está en discusión el proyecto en general.

— No haciéndose uso de la palabra, se vota en general el proyecto en discusión y es aprobado, pasando a la Comisión de Obras Públicas para su estudio en particular.

DEBATE EN PARTICULAR

SESIÓN DE LA HONORABLE CÁMARA DE SENADORES
DE 29 DE JULIO DE 1913

Sr. Presidente — Se invitará al señor Ministro a pasar al recinto.

— Ocupa su banca en el recinto el señor Ministro de Obras Públicas, doctor Rodolfo Moreno (hijo).

Sr. Presidente — La Cámara ha resuelto tratar sobre tablas el proyecto de ley del Poder Ejecutivo relativo a la Dirección General de Caminos y ha invitado al señor Ministro a tomar parte en el debate.

— Se lee:

La Plata, Julio 28 de 1913.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, ha tomado en consideración el proyecto de ley del Poder Ejecutivo derogando las leyes sobre creación de la Dirección General de Caminos; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción con las siguientes modificaciones:

Art. 1º Agregar como segundo párrafo: «La intervención atribuída a la Dirección General de Caminos en el artículo 4º de la ley de presupuesto vigente, queda deferida desde la promulgación de la presente ley al Poder Ejecutivo».

Art. 2º Se suprimen las palabras «División de Caminos», reemplazándose por las de: «Dirección de puentes y caminos».

Art. 3º En la siguiente forma: «En los casos de apertura, ensanche, cierre, desviación o estrechamiento de caminos generales y parciales, el Poder Ejecutivo resolverá previo informe de su oficina técnica, y si lo creyera conveniente, de las municipalidades respectivas».

Art. 4º Queda facultado el Poder Ejecutivo para designar el personal técnico y administrativo que repute necesario para la organización de la Dirección de Puentes y Caminos a que se refiere el artículo 2º, debiendo incluirse dicho personal en la ley de presupuesto para el año 1914.

Art. 5º Se suprimen las palabras: «Los personales de referencia» reemplazándolas por «El personal de la Dirección de Puentes y Caminos».

(Artículo nuevo). El Poder Ejecutivo dispondrá que los muebles, útiles y materiales de la extinguida Comisión de Caminos, sean recibidos bajo inventario por la Dirección de Puentes y Caminos que se crea por la presente ley para ser destinados a los usos necesarios.

(Artículo nuevo). Derógase la disposición contenida en el párrafo tercero del artículo 1º de la ley de 26 de Octubre de 1911 que dice así: «Veinte por ciento que en concepto de «contribución municipal para el fondo de caminos» depositará en el Banco de la Provincia, a la orden de la Dirección General de Caminos».

(Artículo nuevo). Comuníquese, etc.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

Andrés T. Villanueva, B. Oliver,
A. Arce Peñaiva.

Sr. Presidente — Está en discusión en particular.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

La Comisión de Obras Públicas, me ha dado el encargo de informar a la Honorable Cámara sobre los fundamentos que ha tenido para aconsejar la sanción de este proyecto con las modificaciones que ha introducido.

No es necesario que me detenga a hacer consideraciones sobre algo que está en el ambiente y que es del dominio de

los señores senadores: la ley que creó la Dirección de Caminos no ha dado todos los benéficos resultados que de ella se esperaban.

Quizás la centralización en una comisión de esa vasta red de caminos, que abarcaba no sólo los generales y parciales de la Provincia, sino también los vecinales y municipales, haya sido una de las causas que han obstado para no conseguir de esa ley los frutos que se prometieron de ella sus autores. La descentralización de esas funciones, hasta hoy en una sola mano, es una necesidad que se impone.

Por otra parte, ese sistema ha obligado al empleo de un numerosísimo personal que extraía en sueldos gran parte de los fondos que debían ser destinados a la compostura y conservación de los caminos.

Otra razón que puede aducirse es que, aun cuando la ley ha tenido carácter autoritativo, rozaba en algo la autonomía que deben tener las comunas, las cuales, entre las facultades que la Constitución les confiere, tienen las que se relacionan con la vialidad dentro de su jurisdicción. Pero no me he de detener mayormente sobre este punto, porque como ya lo he dicho al principio, es de evidencia manifiesta y no necesita comentarios.

La Comisión ha introducido algunas modificaciones en algunos artículos, cuyo alcance iré explicando a medida que se lean. De manera que en el curso de la discusión agregaré todos aquellos informes que me sean requeridos por los señores senadores.

— Se lee:

Art. 1º Derónganse las leyes de 8 de Marzo de 1910 sobre la creación de la Dirección General de Caminos de la Provincia, y 4 de Noviembre del mismo año, modificando la primera: *La intervención atribuída a la Dirección General de Caminos en el artículo cuarto de la ley de presupuesto vigente queda deferida, desde la promulgación de la presente ley, al Poder Ejecutivo.*

Sr. Secretario del Carril — Este último párrafo ha sido introducido por la Comisión.

Sr. Villanueva — Ese agregado tiene por objeto aclarar un artículo de la ley de presupuesto, la que establece para esos casos la intervención de la Dirección de Caminos. En adelante esa intervención será la del Poder Ejecutivo.

Es una modificación puramente de forma.

Sr. de la Riestra — Pido la palabra.

No voy a impugnar este artículo, como ningún otro del proyecto. Pero sí voy a decir algunas palabras para expresar los motivos que me inducen a dar mi adhesión al proyecto mismo.

Le he prestado mi voto en general, y voy a prestárselo en particular, persuadido de que la acción del nuevo Poder Ejecutivo y de su distinguido Ministro de Obras Públicas, oriente este grave y complicado problema de los caminos, hacia una solución que tenga el beneplácito de todos, haciendo entrever una halagüeña esperanza para un futuro cercano.

Pero, procediendo con toda ecuanimidad, no quisiera que quedaran flotando en esta sesión, ni en el ambiente, haciendo uso de la palabra del señor senador Villanueva, cargo alguno, directo o indirecto, contra las distinguidas personas que han tenido la dirección de esta magna obra, a las que implícitamente se ha dirigido una censura a su acción directiva, desconociéndosele competencia, etc.

Tengo la esperanza de que esta nueva ley subsane los errores inherentes a toda obra de esta magnitud; pero creo que las personas que honoraria y gratuitamente han desempeñado esa Comisión, han hecho obra grande en el desempeño de sus funciones.

Ninguna Dirección de Caminos, ni ninguna División de Caminos, ni ningún Ministro de Obras Públicas, por bien intencionado y talentoso que sea, podrá solucionar este arduo problema de los caminos en la provincia de Buenos Aires, por razones económicas y por razones de la magnitud de la obra.

La Dirección General de Caminos ha tenido que situar sus oficinas en la Capital Federal, lo cual si es un pecado por la ley de residencia que está de moda, es un pecado venial tratándose de personas que desempeñan gratuitamente sus funciones y a quienes les proporcionaba facilidades estar en la Capital Federal, no existiendo ninguna razón de urgencia para que estuvieran radicadas aquí.

Como he dicho anteriormente, la Comisión habrá cometido errores de concepto, pero entre las muchas obras buenas que ha llevado a cabo, están las instalaciones de Sierra Chica, cuyos frutos hasta el presente no se pueden apreciar en todas

sus proyecciones, aun cuando en un tiempo muy breve se podrán valorar.

La Comisión de Caminos, viendo que todo lo que gastaba en compostura parcial de caminos era, puede decirse, dinero que se arrojaba a la calle, orientó sus energías hacia la construcción de puentes y alcantarillas, como se demuestra en la memoria respectiva.

La Comisión ha estudiado la faz de los caminos económicos tratando de combinar un plan centralizado, porque yo, a pesar de no ser técnico, difiero a este respecto de la opinión del señor senador Villanueva, y creo que una obra de esta magnitud debe estar centralizada en todos los caminos, aun aquellos que son de ingerencia municipal, de acuerdo con la prescripción de la Constitución, estudiaba, digo, la mejor forma de llegar a ese resultado y, además, la de conservar los caminos, que es lo que hasta ahora no se ha hecho en la Provincia.

Se ha hecho también a la Comisión otro cargo injusto.

Se ha dicho que ha invadido las atribuciones municipales, haciéndose un argumento simpático, cual es el de defender el fuero municipal.

En la ley que tratamos no hay ningún artículo que vulnere las atribuciones municipales, puesto que la misma ley establece que aquellas comunas que quieran adherirse a sus beneficios deberán manifestarlo al Poder Ejecutivo y entonces entrarán a ejercer sus funciones dentro de la ley.

Así es que ese argumento de inconstitucionalidad de la antigua ley, en mi concepto, no existe.

Dejando de lado otras consideraciones que no es del caso enunciar, he querido, con estas breves palabras, dejar constancia por lo menos de la eficacia de los servicios prestados por respetables personas al frente de la Dirección de Caminos, haciendo votos porque esta organización en el futuro dé los frutos que de ella se esperan. He dicho.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Tuve oportunidad de manifestar en la sesión pasada, los propósitos que habían movido al Poder Ejecutivo para propiciar la supresión de la Dirección General de Caminos, y el reemplazo de ese organismo por una Dirección anexa al Ministerio de Obras Públicas.

Como el punto no se discutió en general, porque el Honorable Senado se limitó a oir las breves palabras que tuve el honor de pronunciar, voy a permitirme insistir en los rasgos generales de la ley con motivo de la discusión de este primer artículo, que es el esencial, porque deroga las leyes existentes sobre la Dirección General de Caminos.

Antes de decidir el envío del mensaje, el Poder Ejecutivo estudió el problema y pudo comprobar que, tanto los municipios como las poblaciones, reclamaban una reforma. El ambiente, dentro de la Provincia, estaba hecho, como expresó el señor senador Villanueva, de manera que sólo fué preciso dar a la idea formas concretas y presentar el proyecto a V. H.

Cuando se creó la Dirección General de Caminos, por la ley de 8 de Marzo de 1910, la cuestión vialidad se presentaba con los mismos caracteres que tiene hoy: por un lado el anhelo de los que viven dedicados al trabajo de la tierra para comunicarse con facilidad y llevar sus productos a los lugares de venta o embarque, y por el otro la deficiencia de las vías destinadas a esas comunicaciones.

Ese conflicto entre una necesidad y la falta de medios para satisfacerla, producía, como produce hoy, el clamor de los vecindarios.

El Gobierno no afrontó la cuestión directamente, decidiéndola en la forma más cómoda, esto es, por una delegación de sus facultades en una vasta repartición con magnas atribuciones, encargada de decidir en todo lo concerniente a construcción y conservación de caminos.

La Dirección ejercerá sus atribuciones en todo lo relativo a caminos generales y parciales, debiendo igualmente extenderla a los municipales de las comunas que se adhiriesen. Y como la casi totalidad de las mismas expresó la adhesión, la Dirección referida concentró todo lo relativo a caminos de la Provincia.

El trabajo de esa Dirección era múltiple. Administrativamente, debía ocuparse de todas las cuestiones relativas a cierre, apertura y desviaciones de caminos, asuntos que son sin duda privativos del Poder Ejecutivo o de las municipalidades. Y por esta razón, la oficina no podía resolver en definitiva, debiendo llevarse ante el Poder Ejecutivo las apelaciones.

La Constitución de la Provincia en el procedimiento contencioso, resume la primera instancia, por así decirlo, en el Po-

der Ejecutivo o en la Municipalidad, según el caso, y la segunda en la Suprema Corte. Como el organismo creado no era constitucional sino legal, sus decisiones debían llevarse al Poder Ejecutivo para que hicieran instancia. Luego, se aumentaba al vasto organismo administrativo, un rodaje inútil y dispendioso.

El Poder Ejecutivo propone por eso se elimine la delegación que impone dos procesos y dos fallos, cuando basta con uno, y reduce el punto a lo que determina la ley fundamental con ventajas evidentes.

Pero no solamente el aspecto legal y administrativo, sino el práctico, imponen la solución que se propicia.

El organismo cuya supresión se pide, absorbe a las municipalidades, recibiendo las atribuciones que aquéllas le delegan, pero no las concentra, sino que las delega a su vez.

En efecto: la Dirección, según la ley, toma a su cargo las funciones que, según la Constitución, pertenecen a las municipalidades, a las que arranca, con su permiso o adhesión, facultades privativas; pero, como decía antes, no las concentra, sino que las delega en parte, en comisiones locales que deben constituirse con el intendente y cuatro vecinos.

Se crea así un raro artificio: primero un conjunto formado por partes que son los municipios, y después una delegación de ese conjunto a comisiones locales de las que forma parte el intendente.

Y es claro que esas delegaciones y contra delegaciones contribuyen a que se gaste muchísimo dinero.

El Poder Ejecutivo, firme en sus propósitos, ha querido ajustarse estrictamente a la Constitución, y en lugar de mantener un centro que arranque una facultad inherente a los municipios, no para ejercitarla por completo, sino para dársela a otro núcleo local, procede en forma más directa, y propicia en cada uno, el mantenimiento de sus atribuciones privativas.

Toda esta complicación en el mecanismo se traduce en gastos que no son reproductivos.

Pienso a este respecto que no se corre peligro cuando se realizan obras con recursos propios, aunque se descuente razonablemente el porvenir, porque ellas reditúan y contribuyen al aumento de los valores; pero pienso, asimismo, que se

penetra en la zona de los desaciertos, cuando se invierten grandes porciones de las sumas destinadas a obras, en sueldos que no son reproductivos.

Es posible que al verificar supresiones se levanten resistencias transitorias; pero es seguro que si ellas son leales y no responden al propósito de reemplazos que oculten camaraderías, ningún espíritu honrado podrá levantar su voz de protesta. *(¡Muy bien!).*

La Dirección de Caminos, señor Presidente, sólo en empleados, sin contar con los gastos representados por los alquileres de las dos casas que tenía en la Capital Federal, del depósito de materiales y del mantenimiento de las zonas, gastaba cincuenta mil pesos mensuales. Sólo el personal de secretaría, representa 4.610 pesos; el de contaduría, 5.270 pesos; el de proyectos, 6.860 pesos y el de inspección de las zonas, 21.600. Los gastos requeridos por la forma en que estaba constituído el organismo, absorbían una considerable fracción de la partida destinada a caminos.

El Poder Ejecutivo piensa que le será posible atender el personal de oficinas, la fábrica de pedregullo de Sierra Chica y los demás gastos con una cantidad de pesos 150.000 al año, más o menos, lo que importa una considerable rebaja sobre las erogaciones actuales. Y piensa también que podrá, con los recursos que se voten, construir caminos en la medida de los mismos.

Señor Presidente: Se ha atribuído al Poder Ejecutivo, y me felicito de las palabras que acaba de pronunciar el señor senador de la Riestra, el propósito de hacer política y hasta el de inferir desaires a caballeros distinguidos propiciando esta nueva organización, como si no le fuera permitido a un gobierno traer ideas nuevas, aun cuando se contradigan las ideas de otros. Lo primero está desmentido con la acción de este Gobierno, recta, definida, imparcial; ejercita su acción con reposo, oye opiniones encontradas y resuelve con el criterio de las conveniencias generales.

Afirmar no es probar, y por eso afrontaría la prueba con la certeza de salir triunfador. La política del Poder Ejecutivo ha sido expresada en el mensaje del señor Gobernador al que da el cumplimiento honesto, que sustenta una vida larga y sin tacha.

Hombre de partido como soy, no lo oculto, he subscripto ese programa con entusiasmo, convencido de que los núcleos orgánicos con programa y fines deben tomar el gobierno para hacer administración en beneficio de todos, cerrando la puerta a solicitaciones subalternas.

En cuanto a lo segundo, es tan inexacto que da hasta sentimiento tenerlo que expresar. El Poder Ejecutivo ha considerado la labor patriótica de la Comisión renunciante; ha aceptado sus dimisiones por trabajos *ad honorem*, haciendo constar la gratitud de la Provincia, y si ha disentido en formas y sistemas, eso no implica que se autorice una injusticia.

Ha percibido que para dar espectabilidad a esa Dirección fué necesario requerir la colaboración de personas altamente colocadas que no residían en la Capital de la Provincia, pero en el conflicto entre un precepto de la ley y una situación de hecho comprensible y respetable, optó por el cumplimiento de la primera.

Quería expresar este pensamiento antes de concluir, para desvanecer apreciaciones que podrían exhibir al Poder Ejecutivo en una situación que no comparte.

Estimo, por todo lo dicho, señor Presidente, que la sanción de la ley se impone como una necesidad y como un medio de dedicar los recursos votados para caminos en la construcción de vías de comunicación en la Provincia. *(¡Muy bien! ¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

Ante la manifestación del señor senador de la Riestra, yo, a nombre de la Comisión de Obras Públicas, siento la necesidad de establecer que no he dicho absolutamente una sola palabra que importe nada en desmedro de la distinguida Comisión de Caminos que hasta hace poco ha estado al frente de estos trabajos; he hablado refiriéndome a defectos de la ley.

Quería dejar salvada esta circunstancia, porque la Comisión no ha tenido absolutamente en vista el pensamiento que le atribuye el señor senador de la Riestra.

Nada más.

Sr. de la Riestra — Pido la palabra.

Me felicito, señor Presidente, de que una simple observación, hecha al pasar, haya dado motivo para tantas cosas. En

primer lugar, para que con tanta honradez se reconozca en este recinto los méritos contraídos por la Provincia para con la distinguida Comisión de Caminos que hasta ahora ha desempeñado sus funciones; y, en segundo lugar, para manifestar que voy a votar por el nuevo proyecto, y que no es mi propósito entrar a rebatir los puntos que ha tocado y los fundamentos que ha dado el señor Ministro, con muchos de los cuales no estoy de acuerdo.

La segunda parte de la exposición del señor Ministro — que quiero creer haya sido provocada por mis palabras — no me toca; y, empleando un término vulgar, una frase muy conocida, diré que he servido de «paredón para pegar carteles».

Yo no he atribuído intenciones políticas al Gobierno, ni tampoco quiero entrar a discutir sus planes de economía. No he tocado ninguno de esos puntos, que, posiblemente, lo haré algún día; pero por el momento no he dicho a su respecto una sola palabra.

Así es que no me hago eco de las manifestaciones hechas por el señor Ministro, al cual deseo todo éxito en la realización de sus propósitos.

El señor Ministro ha hablado de que con la existencia del sistema anterior se arrancaba facultades a las municipalidades, para contradecirse más tarde, al decir que las municipalidades se habían acogido siempre a los beneficios de la ley.

Luego, pues, si ellas se han acogido a los beneficios de la ley, quiere decir que el Poder Ejecutivo no les ha arrancado nada.

Por otra parte, el argumento que se ha hecho alrededor de la instancia a que estaban sometidas estas cuestiones de los caminos, por la existencia de la extinguida Dirección de Caminos, no tiene razón de ser, puesto que ahora va a subsistir, y en lugar de llamarse «Dirección de Caminos», con un rodaje autónomo, va a llamarse «División del Departamento de Obras Públicas», con un rodaje subalterno, teniendo que estar sometidas todas las cuestiones, con esto relacionadas, a la apelación y al sometimiento del Ministro de Obras Públicas.

De suerte, pues, que, como se ve, no abreviamos ninguno de los trámites administrativos con la sanción de esta nueva ley.

En cuanto al concepto de los caminos, sin ser un técnico

en la materia, yo opino un tanto de acuerdo con el programa de la extinguida Dirección de Caminos — que no sé si prosperará en adelante — debiendo tenerse en cuenta que esta Dirección ha tenido que empezar por organizar todo, cuando no existía nada, tratando de darse cuenta de las necesidades más premiosas de la Provincia en lo que a este punto se relaciona, y ciñéndose a la más estricta economía y a la más severa vigilancia en el manejo de los caudales y de los enormes intereses confiados a su custodia y dirección.

El criterio de esta Dirección, señor Presidente, ha sido vasto, amplio y de conjunto; y, como es consiguiente, ha debido en muchas ocasiones lesionar intereses parciales, muchos intereses locales, que más tarde ha tenido que apresurarse a eliminar sus pretensiones, al ver las razones y los fundamentos que se tenía para no atender sus solicitaciones.

Entre las preocupaciones de la Dirección ha estado, en primer lugar, la construcción de grandes arterias; y, en segundo lugar, el acceso a las estaciones; y, como es natural, cuando se entra a la formación de un plan de tal magnitud, no es posible detenerse en la ejecución y en el control de tal o cual camino u obra local, y que estos intereses forzosamente tendrán que encontrarse mejor servidos con la atención directa que pueda dedicarle, en todo caso, el Ministerio de Obras Públicas.

Es por eso que la Dirección ha herido muchas veces determinados intereses y que se le ha dirigido injustamente protestas; no obstante que ha de llegar el día en que deba reconocerse los altos propósitos y miras que han guiado a la Dirección de Caminos en la ejecución de su vasto plan.

No voy a insistir más en estas consideraciones, porque, como he dicho, no quiero hacer debate. Voy a votar en favor de esta ley, deseando que con ella se obtenga el propósito y el éxito que se busca, de acuerdo con las modificaciones que propone el Poder Ejecutivo.

Nada más.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Entiendo, señor Presidente, que no estamos haciendo juicio político a la Dirección de Caminos ni a sus miembros, sino tratando simplemente de la modificación de una ley. De suerte

que no me parece del caso hacer la defensa o el ataque de esta Dirección.

Debo manifestar, además, que por mi parte he reconocido que la Dirección de Caminos y cada uno de sus miembros ha obrado siempre con todo patriotismo, y que se ha hecho constar esa circunstancia en el decreto, o en los decretos más bien dicho, en que se aceptaron las renuncias presentadas.

Ahora, en cuanto a la segunda observación del señor senador de la Riestra, voy a permitirme hacer una rectificación.

Creo que el Ministro de Obras Públicas no ha incurrido en contradicción al decir que se arrancaba una facultad a las municipalidades, por el hecho de establecerse la posibilidad de una adhesión que contrariaba la Constitución, aunque no fuera obligatoria, puesto que no podía serlo, pero que implicaba ligar a las munciipalidades por intermedio de la persona que en el momento de dictarse la ley estuviera al frente de ellas, de una manera total y para siempre; es decir, que se le sacaba de esa manera indirecta la facultad que tenían.

Yo me permito hacerle notar al señor senador que no puede haber una contradicción en una manifestación semejante, sobre todo en presencia de las propias declaraciones del señor senador, al decir que tiene disidencias con el proyecto y que, sin embargo, va a dar su voto al proyecto.

Agregaré, además, que no se va a crear un nuevo rodaje administrativo al establecer esta División, porque no habrá apelaciones. Esta División no resolverá las cuestiones de carácter administrativo, sino que vigilará la construcción, el cierre o la apertura; ejecutará en una palabra, lo que ordene el Poder Ejecutivo. Pero los decretos serán subscriptos en única instancia por este Poder Ejecutivo, que es lo que implica la diminución de ese rodaje innecesario a que antes me he referido.

Quería hacer esta aclaración para que no pareciera que se había incurrido en una ligereza.

Nada más.

Sr. Llobet — Si no se hace ninguna observación, pediría que votásemos artículo por artículo, porque el 3º me parece que dará lugar a discusión por la importancia que se atribuye a esta Comisión.

Sr. Quesada — Ese artículo ha sido modificado.

Sr. Llobet — Retiro mi indicación.

Sr. Presidente — La votación, señor senador, se va a hacer artículo por artículo.

— Se lee nuevamente el artículo 1º.

Sr. Presidente — Se votará.

— Es aprobado.

Artículo 2º La superintendencia técnica y administrativa de los caminos generales y parciales de la Provincia, estará a cargo de una sección que se denominará «Dirección de Puentes y Caminos», dependiente del Ministerio de Obras Públicas, y será la encargada de proyectar y ejecutar las construcciones, desviaciones, rectificaciones, etc., de los mismos.

Sr. Secretario del Carril — Aquí, la Comisión en vez de decir: «División de Caminos» ha establecido: «Dirección de Puentes y Caminos».

Sr. Villanueva — Las secciones que antes pertenecían al Departamento de Ingenieros, han tomado la denominación de «Direcciones», al pasar a depender directamente del Ministerio de Obras Públicas.

Como esta repartición es una oficina similar a aquéllas, la Comisión le ha dado el nombre de Dirección en vez del de División que venía en el proyecto del Poder Ejecutivo, complementándola con la palabra «Puentes».

— Se vota el artículo 2º, y es aprobado.

Art. 3º En los casos de apertura, ensanche, cierre, desviación, estrechamiento de caminos generales y parciales, el Poder Ejecutivo resolverá previo informe de su oficina técnica, y, si lo creyese conveniente, de las municipalidades respectivas.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

La Comisión estudió el artículo tercero propuesto por el Poder Ejecutivo, y después de maduro examen ha creído conveniente substituirlo por el que acaba de leerse.

Ha creído, por las razones que hace un momento ha emitido el señor Ministro, que esa Comisión es un rodaje administrativo que entorpecería la tramitación de los asuntos.

Siempre será más conveniente y más rápido que el Poder Ejecutivo, cuando cree necesario recabar informe de las municipalidades, lo haga directamente por sí mismo, en vez de valerse de una Comisión radicada en La Plata o en la Capital Federal.

La Comisión ha cambiado ideas al respecto con el señor Ministro, quien ha manifestado su asentimiento al nuevo artículo.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Es perfectamente exacto lo que manifiesta el señor senador Villanueva. He compartido con la Comisión el estudio del asunto y hemos llegado a la conclusión que no sólo esa Comisión puede ser innecesaria sino que puede ser difícil proveer a su fundación. Aun, si se lograra ésto, no por eso la tramitación de los asuntos marcharían con la rapidez que su naturaleza exige.

Es por eso que he aceptado las ideas que informa el criterio de la Comisión y la substitución del artículo que propuso el Poder Ejecutivo, por este otro que parece más eficaz.

Sr. Presidente — Se votará.

— Se aprueba el artículo 3º.

Art. 4º Queda facultado el Poder Ejecutivo para designar el personal técnico y administrativo que repute necesario para la organización de la Dirección de Puentes y Caminos a que se refiere el artículo segundo, debiendo incluirse dicho personal en la ley de presupuesto para el año 1914.

Sr. Villanueva — Del artículo correlativo del proyecto originario se ha suprimido la parte que se refería al personal que debía crearse para el funcionamiento de la Comisión de Caminos que proponía el Poder Ejecutivo y que ha quedado suprimida.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

El Poder Ejecutivo debe acentuar su pensamiento respecto de este artículo, porque se relaciona con facultades que le están atribuídas por leyes especiales.

Hay una serie de esas leyes que dejan librado al criterio del Poder Ejecutivo el nombramiento del personal para determina-

das obras. El Poder Ejecutivo se preocupará poco a poco de encauzar, en cuanto fuere posible, el gasto que el cumplimiento de esas leyes demandan, dentro de la ley de presupuesto, para evitar, señor Presidente, que haya además del presupuesto visible de la Administración, una especie de presupuesto subrepticio constituído por el personal nombrado en virtud de leyes especiales, con imputación a éstas, y pagado de rentas generales.

Tal estado de cosas no puede ser causa sino de un verdadero desorden financiero. Entonces, para salvar la transición de cinco meses que media entre la sanción de esta ley, si recibe, como espero, su definitiva aprobación por la Legislatura, y la vigencia del nuevo presupuesto, el Poder Ejecutivo pide autorización para hacer esas designaciones, quedando comprometido desde ya para incluir en el presupuesto venidero, empleo por empleo y sueldo por sueldo, los que sean necesarios para el funcionamiento de la nueva Dirección de Puentes y Caminos *(¡Muy bien! ¡Muy bien!)*.

Sr. Presidente — Se votará el artículo en discusión.

— Es aprobado.

Art. 5º El personal de la Dirección de Puentes y Caminos, como así los demás gastos que demande la construcción y conservación de los caminos, serán costeados con los fondos determinados en el ítem 124 del presupuesto vigente, fondos que, desde la promulgación de la presente ley, se transferirán a la orden del Poder Ejecutivo.

— Se vota el artículo 5º, y es aprobado.

Sr. Secretario del Carril — Artículo nuevo. El Poder Ejecutivo dispondrá que los muebles, útiles y materiales de la extinguida Comisión de Caminos, sean recibidos bajo inventario por la Dirección de Puentes y Caminos que se crea por la presente ley para ser destinados a los usos necesarios.

Sr. Villanueva — Me parece que el artículo mismo expresa los propósitos que ha tenido la Comisión al proponerlo.

— Se vota el artículo en discusión, y es aprobado.

Sr. Secretario del Carril — Otro artículo nuevo: Derógase la disposición contenida en el párrafo tercero del artículo pri-

mero de la ley de 26 de Octubre de 1911, que dice así: «veinte por ciento, que en concepto de contribución municipal para el fondo de caminos», depositará en el Banco de la Provincia, a la orden de la Dirección General de Caminos.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

La supresión de ese párrafo, en el artículo que acaba de leerse de la ley conocida con el nombre de «Ley Arce», se refiere a la subvención con que las municipalidades contribuían a la formación del fondo de caminos.

Como el arreglo y conservación de los caminos vecinales y municipales se retrotrae a los municipios, no hay razón para que esa contribución quede a favor del Poder Ejecutivo.

Sr. Luna — Me parece un poco confuso el artículo en la forma en que está redactado.

Creo que ese veinte por ciento debe decirse expresamente que será liquidado a favor de las municipalidades.

Sr. Villanueva — Está bien claramente redactado el artículo; porque se deroga el párrafo que adjudicaba el veinte por ciento al Poder Ejecutivo.

De manera que vuelve a ser el veinte por ciento de las municipalidades.

Sr. Luna — Debiera decirse clara y expresamente que el veinte por ciento que se liquidaba a favor de la Dirección de Caminos quedará en lo sucesivo a favor de las municipalidades.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Me parece que en la forma en que la Comisión ha redactado el artículo, salva perfectamente la objeción del señor senador. Porque si él tuviera presente la ley de 26 de Octubre de 1911, creo que no tendría inconveniente en aceptar la redacción que propone la Comisión.

La ley de 30 de Octubre de 1911 establece que el veinte por ciento, de lo que corresponde a las municipalidades por concepto de los impuestos de contribución directa, agropecuario, al comercio e industrias y a los alcoholes, será retenido para entregarlo al fondo de caminos.

Basta que no se retenga ese impuesto para que las municipalidades cobren su importe.

Sr. Luna — Con la declaración que acaba de hacer el señor Ministro, me basta.

Yo creía que había confusión, porque no recordaba la disposición de la ley de 1911.

Sr. Márquez — Pido la palabra.

Anteriormente se cobraba cuatro centavos por hectárea para la conservación de los caminos.

Deseo saber si esos cuatro centavos por hectárea seguirán a favor del Poder Ejecutivo o a favor de las municipalidades, que son las únicas que tienen derecho para crear ese impuesto destinado exclusivamente a la conservación de los caminos en la Provincia.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

La Comisión se ha preocupado también de ese impuesto adicional de cuatro centavos por hectárea, incorporado a la ley general de presupuesto, que gravita sobre la propiedad rural, como contribución al fondo de caminos.

Ese tercio por mil produce alrededor de un millón de nacionales.

Si se resolviera devolver a las municipalidades una parte de ese porcentaje — y digo una parte, puesto que deben atenderse los caminos generales y parciales — esa parte no podría ser nunca mayor de un cuarenta o un cincuenta por ciento que alcanzaría a 400.000 pesos con arreglo a la valuación, y que distribuídos entre las diversas municipalidades resultaría una ayuda insignificante.

En cambio, al Poder Ejecutivo que tiene que atender los caminos generales y vecinales, que cruzan por toda la Provincia, beneficiando el tránsito en toda su extensión, le facilitamos medios para que pueda atenderlos debidamente.

Sr. Márquez — Pido la palabra.

Yo no estoy de acuerdo con la Comisión a este respecto.

Las municipalidades son las que crean los recursos para el mantenimiento de la vialidad pública.

Si mañana una Municipalidad no se encuentra con recursos suficientes para atender a esa necesidad, se verá en la imposibilidad de hacerlo, desde que la Legislatura le resta los recursos que le pertenece; o si no las municipalidades se verán en la necesidad imprescindible de crear un doble impuesto, lo que no sería justo ni conveniente.

Por esta razón insisto en que, siendo las municipalidades las

únicas que tienen facultad legal y constitucional para crear estos impuestos, sean ellas las que los beneficien, porque aun cuando se trata de cantidades pequeñas, para las municipalidades son importantes, necesarias y útiles.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

A mi juicio no puede ser materia de debate el punto a que ha aludido el señor senador Márquez; porque se trata de un recurso creado en la ley general de presupuesto que tiene vigencia para todo el año, en el artículo 4º, en cuya ley se establece un impuesto de un tercio sobre el uno por mil de la valuación de la propiedad rural, exclusivamente para contribuir al fondo de caminos.

A esta altura del año no se debe alterar esa disposición de la ley de presupuesto. En todo caso sería una cuestión a tratarse al discutir el nuevo proyecto de presupuesto.

Lo único que puede discutirse ahora es si a las municipalidades se les carga con aquel veinte por ciento de la ley de Octubre de 1911, que se daba a la Dirección General de Caminos para atender los caminos vecinales que ya no dependían de las municipalidades; pero desde el momento que estos caminos dependen de las municipalidades, corresponde sencillamente que se devuelva a ellas ese recurso del veinte por ciento.

Sr. Luna — Pido la palabra.

Yo tengo las mismas ideas del señor senador Márquez, respecto a los impuestos creados en favor de las municipalidades; y sobre el particular había hecho una observación al señor Presidente de la Comisión; pero ante la objeción que en contrario él me hiciera de que no era conveniente a la mitad del año modificar la ley de presupuesto, desistí del propósito de la modificación, creyendo, como creo, que ese impuesto debe ser percibido por las municipalidades que son las que hacen componer esos caminos.

Toda vez que se suscitan dificultades en los caminos generales, las municipalidades son las que intervienen.

Sr. de la Riestra — ¿Cómo va a dar un recurso de los caminos generales, cuando las municipalidades no tienen jurisdicción sobre ellos? Es cuestión de patriotismo.

Sr. Luna — Perfectamente. Sea por patriotismo, sea por lo que sea, siendo la Municipalidad la autoridad más inmediata

cuando hay un camino en mal estado, sea general, sea parcial, sea municipal, concurren los vecinos, y se compone.

Yo desisto del reclamo que pensaba hacer a este respecto en vista de las observaciones hechas por el señor Presidente de la Comisión y por el mismo señor Ministro de Obras Públicas; porque cuando se trate el presupuesto he de sostener que ese impuesto pase a las municipalidades.

Sr. Garay — Lo acompañaremos, señor senador.

Sr. Presidente — Se va a votar el artículo, y si fuera rechazado se votará como propone el señor senador Márquez.

Sr. Márquez — Yo desisto en virtud de las manifestaciones hechas de que se tendrá en cuenta la observación al tratar el nuevo presupuesto.

— Se vota el artículo en discusión, y es aprobado.

— Se lee el artículo 6º.

Sr. Luna — Convendría agregar un artículo, estableciendo que queda en vigencia lo que dispone la ley orgánica respecto de las facultades de las municipalidades para atender los caminos vecinales.

Sr. Arce Peñalva — Pero derogada la ley...

Sr. Luna—Pero queda subsistente la ley orgánica municipal. Pero si no hay necesidad de agregar...

— Se vota el artículo 6º, y es aprobado.

— El artículo 7º es de forma.

DEBATE EN LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS

Sr. Presidente — De acuerdo con la resolución de la Honorable Cámara, corresponde considerar el proyecto del Poder Ejecutivo modificando la ley de Caminos.

— Se lee:

Art. 1º Deróganse las leyes de 8 de Marzo de 1910 sobre la creación de la Dirección General de Caminos de la Provincia, y 4 de Noviembre del mismo año modificando la primera.

La intervención atribuída a la Dirección General de Caminos en el artículo 4º de la ley de presupuesto vigente, queda deferida desde la promulgación de la presente ley, al Poder Ejecutivo.

Sr. Presidente — Está en discusión.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

He tenido oportunidad de expresar ante el Honorable Senado, el pensamiento que tuvo el Poder Ejecutivo cuando envió el proyecto tendiente a la derogación de la ley de caminos.

En la discusión en particular me permití ampliar esas razones y comprobar que la opinión en esta rama de la Legislatura estaba hecha de antemano, habiéndose esperado con exceso el proyecto que ahora se considera. Pero, a pesar de haber expuesto yo la opinión del Poder Ejecutivo, he querido concurrir a esta Cámara para expresarle mi saludo y ofrecerle mi colaboración.

Interesado en la obra de los poderes públicos de mi provincia, he seguido desde afuera la labor e iniciativa de su Legislatura y puedo asegurar que culminaría mis aspiraciones contribuyendo en forma intensa a su tarea patriótica y eficaz.

Creo conocer a los hombres que actúan; conozco sus condiciones relevantes, y al tener el honor de prestar mi concurso a esta Honorable Cámara, espero de la gentileza de sus miembros la contribución de sus luces y experiencia para resolver los asuntos de interés general.

Señor Presidente: la modificación de la ley que creara la Dirección de Caminos de la Provincia ha tenido por parte del Poder Ejecutivo diversos objetos.

En primer lugar, ese organismo tan vasto, que concentraba una serie de facultades que eran privativas del Poder Ejecutivo y de las cuales éste debe desprenderse haciendo también que las municipalidades se desprendan de las propias, consumía una cantidad enorme de dinero en empleados y personal administrativo, que debiera dedicarse en la construcción de los caminos.

El Poder Ejecutivo ha tenido, entonces, como primer propósito, el de gastar menos en las oficinas y más en las obras públicas; en segundo lugar, ha tenido como fin establecer una concordancia entre la ley y la Constitución, concordancia que no aparece en la ley que creara la Dirección General de Caminos, porque arrancaba facultades que eran privativas de las municipalidades, que el Poder Ejecutivo tiende ahora a que se les devuelva; y, por último, ha tenido como propósito simplificar la

Dirección General de Caminos de la Provincia que se había complicado con la creación de este vasto mecanismo.

Bastaría para comprobar esta afirmación demostrar que se creaba, como lo expresé ante el Honorable Senado, una nueva instancia en las resoluciones administrativas, porque en el sistema constitucional que nos rige, las cuestiones contenciosas, deben resolverlas en primera instancia las municipalidades y en segunda la Suprema Corte, en caso de apelación.

Bien, señor Presidente; con este mecanismo de la Dirección de Caminos se había establecido, en primer grado, para que ella en comisión resolviera los asuntos relativos a la apertura, cierre y desviación de caminos. Esta resolución debía ser presentada al Poder Ejecutivo que dictaba el decreto y en seguida venía, o no venía, la cuestión ante la Suprema Corte.

Se ha tendido entonces, en tercer término, a simplificar este complicado mecanismo que se creaba por medio de la Dirección de Caminos, concentrando las facultades en el Poder Ejecutivo; pero se ha observado que las municipalidades a las cuales se les devolvían las facultades que tenían en materia de caminos municipales, no harán obra buena y no colaborarán a que se construyan caminos en la Provincia, sino a otras cosas subalternas. Y ocurre aquí, señor Presidente, una cosa que es bastante rara.

Cuando se habla del régimen municipal, cuando se invoca el pasado y el presente, se considera que las comunas son realmente el origen de todas las garantías y de todos los movimientos populares, y cuando se trata de darles a las comunas las facultades que realmente le corresponden por la Constitución, se hacen los argumentos de que esto se hará o no se hará, o que procederá o no procederá, y se olvidan los argumentos fundamentales que se han hecho, considerando a las comunas como la fuente y el origen de todas las libertades. *(¡Muy bien! ¡Muy bien! en las bancas).*

Las municipalidades entregaban, según la ley que creaba la Dirección de Caminos, un veinte por ciento de sus entradas en determinados impuestos, para formar el fondo de caminos, y la Dirección General con estos fondos y con los demás recursos que tenía, debía contribuir a resolver todos los problemas de la vialidad en la Provincia, tanto en lo referente a

caminos generales y parciales como en lo referente a caminos municipales. Se cree, señor Presidente, que arrancando a este conjunto de la Dirección de Caminos el recurso que aportaban las municipalidades para que éste lo devuelva en obra eficiente en los caminos de la Provincia, dará lugar a que los municipios empleen sus recursos en cosas distintas y no en la construcción de caminos.

Me parece, señor Presidente, que aparte de las consideraciones personales que deben merecer las personas que actualmente desempeñan cargos en los municipios de la Provincia, que, como es sabido, son de origen popular, hay otras consideraciones de orden práctico o administrativo que demuestran que no ocurrirá ninguna de esas cosas y que, con las modificaciones que propicia el Poder Ejecutivo, se hará, por el contrario, una obra benéfica para los intereses generales.

La porción que cada municipalidad entregaba a la Dirección de Caminos en forma de una contribución en dinero, proveniente de ese porcentaje, en realidad, si hubiera habido una compensación perfecta entre lo que se daba y lo que se debía otorgar, debía haber existido una devolución por parte de la Dirección de Caminos a cada municipio que le entregaba una porción de dinero en trabajo equivalente a ese recurso que el municipio proporcionaba; pero, señor Presidente, si la Dirección de Caminos hubiera debido entregar a cada municipio la parte proporcional de lo que recibía, descontando los empleados, es seguro que hubiera podido entregar a cada municipio una fracción tan pequeña de dinero y de concurso, que no se hubiera hecho sentir en forma apreciable. Municipios hay que contribuyen a formar el fondo de caminos con trescientos y cuatrocientos pesos anuales; si a ese le descontamos el porcentaje de sueldos de empleados que debía pagar la Dirección de Caminos, ¿con qué concurso iba a venir a contribuir a los caminos vecinales? Sería perfectamente ilusorio ese concurso, como lo ha sido en la práctica, a pesar de la buena voluntad y de la decisión que han tenido los hombres de la Dirección de Caminos, porque no es una cuestión de personas, sino de sistemas.

Y bien: los municipios que prestaban esta contribución a la Dirección General y que se consideraban, naturalmente, con

derecho a no preocuparse más de los caminos municipales, puesto que entregaban dinero para que se los arreglasen, no hacían esfuerzo alguno, y como la Dirección de Caminos no tenía elementos para darles lo que ellos necesitaban, en el sentido del mejoramiento de sus vías de comunicación, este mejoramiento no se producía y, como es lógico, surgía la protesta del público.

Y no se producía, vuelvo a repetirlo, señor Presidente, no porque no se tuviera buena voluntad, sino porque no había recursos; si se devuelve a las municipalidades ese porcentaje pequeño, éstas tienen, desde luego, la obligación de contribuir con esa cantidad al arreglo de esos caminos y la obligación de hacerlo no sólo con esa cantidad, sino con sus otros recursos, porque no hay una limitación de recursos al devolver la facultad a las municipalidades; y ese porcentaje, que no es en realidad de caminos, sino de otros impuestos, de impuestos de rodados y otra clase de contribuciones generales, con las cuales pueden realizar esa obra, estarán en mejores condiciones que en la actualidad; en mucho mejores condiciones para poder realizar esta obra en la Provincia.

Además, señor Presidente, hay en este asunto una perfecta compenetración. En realidad, lo importante dentro de las comunas de la Provincia está en las grandes redes de caminos, es decir, las generales y las parciales, las que unen regiones de la Provincia y las que unen pueblos o partidos.

Si se consiguiera hacer caminos generales y parciales — y digo hacer porque actualmente están trazados y no se encuentran hechos, porque no llamo caminos a esa apertura entre dos alambrados, con tierra, en las condiciones ordinarias, que están muchas veces cruzados de pantanos por los cuales nada puede pasar, sino verdaderos caminos que permitan la comunicación de un punto a otro — si se consiguiera, decía, hacer caminos generales y parciales, las municipalidades por propia acción o por acción de los vecindarios, realizarían las obras de los caminos municipales, de acceso a esos caminos generales y parciales.

Pero yo pregunto: ¿se les puede obligar a las municipalidades a que hagan caminos de acceso, cuando no existe el camino al cual aquéllos deben tener acceso? ¿Se les puede pe-

dir a los vecinos que colaboren con su dinero o su esfuerzo para hacer caminos para comunicarse entre ellos, si no tienen caminos generales de acceso a las estaciones de ferrocarril, vías de comunicación entre partido y partido?

Es evidente que no. Por eso el Poder Ejecutivo plantea la cuestión de este modo: con los recursos que se deban a la Dirección de Caminos, con el vasto organismo que sostenía y que importaba un gasto anual, en empleados y oficinas, de más de 600.000 nacionales, no puede la Dirección de Caminos preocuparse del camino municipal ni del camino vecinal. El Poder Ejecutivo cree que se debe mantener el régimen constitucional; toma él a su cargo la construcción de caminos generales y parciales, teniendo la seguridad de que los municipios, si se construyen esos caminos generales y parciales, contribuirán a hacer los caminos municipales y vecinales que den acceso a esos caminos que construye la acción del Poder Ejecutivo *(¡Muy bien!)*, y cree también que, suprimidos trámites y rodajes inútiles, se estimula la acción administrativa y se evitan las rémoras y perturbaciones que ocasionan este engranaje inútil.

Existe para la sanción de esta ley una razón de urgencia, y por eso he debido concurrir al seno de esta Honorable Cámara para solicitar su sanción.

Sabe el señor Presidente que se ha planteado una situación de hecho: no hay Dirección de Caminos en este momento, porque el Poder Ejecutivo no la ha propuesto al Honorable Senado, y no la ha propuesto, porque, estando en gestión una ley, consideraba que proponerla para que quedara sin efecto al día siguiente, no era realizar una obra seria con las personas a quienes se ofrecieran esos cargos. Pero como los fondos de la Dirección de Caminos se encuentran a la orden conjunta del presidente y del tesorero de esa institución, el Poder Ejecutivo no está en condiciones de hacer un solo pago, y si pueden esperar los empleados y los peones, no así la mano de obra.

En el momento actual han surgido reclamaciones, una de las cuales ha tenido eco en el Departamento Nacional del Trabajo; creo por eso, señor Presidente, que es indispensable definir esta situación para lo cual solicito el apoyo de la Honorable Cámara. *(Aplausos en las bancas y en la barra).*

Sr. Presidente — Puede observarse el artículo primero en discusión.

Sr. Barros — Pido la palabra.

Hace un momento, señor Presidente, cuando se planteaba la moción de tratar sobre tablas este asunto, yo me preguntaba qué razones de urgencia podía haber, para tratarlo; y si no hice observación para oponerme a dicha moción, fué porque la presencia del señor Ministro en este recinto, me autorizaba a creer que el Poder Ejecutivo, muy interesado en su sanción, iba a dar razones de verdadera urgencia para que fuera considerado; razones de tal naturaleza que autorizaran a la Honorable Cámara a pasar por sobre la opinión de la Comisión de Obras Públicas y tratarlo sobre tablas, sin despacho de Comisión.

Yo no sé, señor Presidente, lo que pensará dicha Comisión con respecto a este asunto, puesto que no lo ha tenido en su poder más que breves horas; pero sé, por lo menos, lo que piensa el Poder Ejecutivo por el mensaje que ha enviado al Senado y la exposición, brillante, por cierto, del Ministro de Obras Públicas, y todo ello me autoriza y me obliga a negarle mi voto a este proyecto, es decir, a pedir a la Honorable Cámara que se mantenga la situación actual.

De todos los argumentos hechos por el señor Ministro de Obras Públicas en favor de esta ley, y en cuya mayoría se ha referido más a probar la urgencia que su bondad, uno de los principales, es el deseo del Poder Ejecutivo de poner en concordancia — son sus palabras — la Constitución con la ley de caminos. Dice que la ley actual es poco menos que inconstitucional, desde el momento que quita o cercena atribuciones a las municipalidades, que es a quienes corresponde legislar sobre vialidad dentro de sus respectivos distritos.

Debo advertir al señor Ministro, que esta ley, que está en vigencia desde 1910, y que se pretende derogar con el proyecto que envía el Poder Ejecutivo tratando de salvar y de obviar esos inconvenientes, dispone que las municipalidades que se acogieran voluntariamente a los beneficios de la ley quedaban obligadas a contribuir con un porcentaje para los fondos destinados a la construcción y reparación de los caminos.

Pero sin que esa contribución signifique una imposición del

Poder Ejecutivo o de la ley, no es un acto voluntario, es el juicio de un servicio que reciben.

Es así que a pesar de haberse adherido la mayoría de las municipalidades de la Provincia, creo que hay cinco o seis que no quisieron adherirse nunca a los beneficios de esta ley, y a las cuales el Poder Ejecutivo no exigió jamás su contribución. De consiguiente, tratándose de actos que voluntariamente y dentro de la esfera de sus propias atribuciones puede realizar el Poder Ejecutivo, reemplazado en este caso por la Dirección de Caminos y las municipalidades por sus autoridades constituídas...

Un señor Diputado — No se pueden delegar atribuciones constitucionales.

Sr. Barros — No hay tal delegación sino que todas se ponen bajo el amparo de una ley general. No veo entonces, y mucho más en esta circunstancia, la razón o fundamento de la modificación que se proyecta.

Ahora bien; la razón fundamental sobre que reposa el proyecto del Poder Ejecutivo, es precisamente como lo ha dicho el señor Ministro: volver al sistema antiguo, entregando a las municipalidades sus contribuciones para poder afrontar por sí mismas el problema de su vialidad, desapareciendo, en cambio, este organismo superior que es la Dirección de Caminos que disponía la construcción de caminos generales de acuerdo con los caminos vecinales de las municipalidades, dándoles niveles uniformes para evitar que una minicipalidad que construyera o arreglase un camino, pudiera echar las aguas a los vecinos del partido más próximo, porque no había niveles generales.

Esta fué una de las razones fundamentales que precedieron a la creación de la Dirección de Caminos; y no puedo dar otra, porque la urgencia con que se trata el proyecto no me ha permitido ver los Diarios de Sesiones de la época en que la ley se discutió.

Por otra parte, la Cámara — y por esa misma razón va a notar los inconvenientes de mi improvisación — recién esta mañana, sabiendo que hoy se iba a tratar este asunto, traté de recoger algunos datos para formar mi criterio.

El Poder Ejecutivo niega, señor Presidente, la eficacia de la obra realizada por la Dirección de Caminos, olvidándose, seguramente, que es un organismo tan vasto, que recién, puede

decirse, que empieza a andar; que recién sale de los primeros ensayos, para afrontar la obra definitiva y duradera.

A este respecto, voy a demostrar a la Honorable Cámara cuál ha sido la labor de la Comisión de Caminos hasta ahora, quiénes la han compuesto y en qué forma han trabajado.

Al mismo tiempo que se deroga esta ley, se infiere, en realidad, un desaire a un grupo de hombres patriotas, que aceptaron formar parte de esta Comisión de Caminos, con cargos entera y completamente gratuitos y dispuestos a servir únicamente los intereses de la Provincia, donde habían nacido, y donde tienen sus bienes, trabajando con todo ahinco y entusiasmo. Prueba de ello, señor Presidente, es la Memoria que, incorporada a la del Ministerio de Obras Públicas, se publicó a fines del año anterior.

Esta Comisión fué nombrada recién en 16 de Julio de 1910, y se componía de un Presidente y ocho miembros, de los cuales, por disposición expresa de la ley, tres debían pertenecer al Touring Club; y como se ha hecho observación, respecto a esta ingerencia de una asociación privada, dentro del mecanismo de una ley de un Estado independiente y autónomo, voy a permitirme indicar a la Cámara, cuáles fueron las razones para que se incorporase a la ley esa disposición, dando representación a una institución privada como el Touring Club.

El Touring Club, sucesor del Automóvil Club, había trabajado intensamente en la formación del camino para automóviles y rodados livianos.

Había hecho esta asociación un camino apisonado, de la Capital Federal hasta el Tigre, que actualmente existe todavía, y que se conoce con el nombre de «Camino del Bajo». Tenía también en construcción en aquella época el camino de automóviles de Buenos Aires a La Plata, que actualmente es el que se utiliza.

Sr. Márquez — Y lo pagó la Comisión del Centenario.

Sr. Bercetche — Ese camino general, de Buenos Aires a La Plata, se ha hecho exclusivamente para automóviles.

Sr. Barros — Yo pregunto al señor diputado: ¿qué tiene que hacer con esto esa observación?

Sr. Bercetche — La observación que acabo de hacer, es que esa Comisión ha construído caminos únicamente para automóviles, y no caminos para la vialidad pública.

Sr. Barros — Continúo, señor Presidente; oportunamente daré a los señores diputados que me han interrumpido, las razones de mi afirmación, por las cuales creo que el Touring Club estaba bien representado en la ley. Proyectó y tenía en construcción, como dige hace un momento, un camino de automóviles de la Capital a La Plata; por último, el camino general del sur, que partía de Temperley en dirección a Bahía Blanca.

Esta institución, que contaba siete u ocho mil socios que contribuían, tenía en su Comisión Directiva a personas muy conocidas en la provincia de Buenos Aires, y que actuaban en la vida pública, como el actual Ministro de Hacienda doctor Echagüe, entonces diputado a esta Legislatura, quien fué llamado, junto con otros distinguidos ciudadanos, a colaborar en la obra que se proyectaba.

Esa Comisión, nombrada por el general Arias, estaba presidida por el doctor Semprún, actual diputado nacional, muy conocido de todos los señores diputados, una alta mentalidad, de la cual se debe enorgullecer la Provincia.

Sr. Casco — Como médico.

Sr. Barros — Como médico, académico, profesor, presidente de la Comisión de Bellas Artes, y como presidente de la Comisión de Caminos; en cuyo puesto ha realizado una labor eficiente y completa, estudiando en Europa y Estados Unidos, el arduo problema de los caminos, a fin de llegar a adoptar un tipo definitivo para los nuestros, según la experiencia anotada en aquellos países, bajo la vicepresidencia del doctor Alfredo Echagüe, actual Ministro de Hacienda, cuya preparación y amor por la obra a que estaba dedicado, no necesito ponderar en esta Cámara, por ser bastante conocido, y por último, formando parte de la Comisión, una serie de distinguidos ciudadanos de la Provincia, estancieros en su mayor parte, y muy vinculados a su vida económica y política, tales como los señores Enrique Santamarina, Eduardo Castex, que fué reemplazado a su fallecimiento por el ingeniero O. Eduardo Aguirre, Cecilio López, Santiago O'Farrel, reemplazado, al terminar su mandato, por el doctor José F. Arechavala, Leonardo Pereyra Iraola, que fué reemplazado a su renuncia por el doctor Julio Peña, y por último, el señor Guillermo Casey,

actual senador, reemplazado a su renuncia por el señor Enrique Carabassa. Hasta el año 1910, se había vivido cómodamente sin preocuparse del problema, porque el tráfico era reducido y bastaba con la acción municipal, que se manifestaba con pequeñas cuadrillas de peones para rellenar los baches producidos por los rodados, para resolver medianamente el problema del tráfico; pero la incorporación al movimiento de rodados de automóviles y vehículos livianos, que al principio sirvieron para recreo y hoy son poderosos auxiliares de la industria, pues se emplean hasta en el transporte de nuestras cosechas, demostró la necesidad de adoptar un tipo de camino más adecuado y más sólido.

Por otra parte, el incremento de la agricultura había perjudicado todos los caminos existentes, pues ya no era un carro o una carreta la que, como en otras épocas, pasaba una vez por semana; sino que era una sucesión interminable de carros pesados que iban de la chacra a la estación llevando los productos de la agricultura, destrozando los caminos de tierra blanda, que ya no podían conservarse por los medios empleados hasta entonces.

Además, se trataba de incorporar, para las necesidades del tráfico, una red carretera de tanta importancia y solidez que permitiese hacer las reparaciones de tarde en tarde; y de ahí que la Dirección de Caminos comenzara sus trabajos, por estudiar el tipo que debía adoptar como definitivo.

Al principio y por indicación, creo, del doctor O'Farrel, miembro de esa Comisión, se creyó que el problema se resolvía sólo con mejorar los caminos existentes por medio de movimientos de tierra, y usando aplanadoras. Para ello, la Dirección de Caminos compró un motor «Har Parr», una aplanadora y una máquina Champion y comenzando su tarea con esos elementos, que ahora se encuentra en los depósitos de la Comisión y que es, seguramente a lo que se refiere el señor Ministro cuando dice que se han hecho muchos gastos inútiles.

Sr. Ministro de Obras Públicas—No me he referido a eso.

Sr. Bercetche—Lo agregaré yo; se han hecho muchos gastos...

Sr. Presidente — Ruego a los señores diputados no interrumpan.

Sr. Barros — Con estos elementos, señor Presidente, se ha estudiado prácticamente si se podía llegar a hacer caminos resistentes y de poco costo, mejorando los de tierra con aplanadoras; pero los resultados no fueron satisfactorios.

— Abandonan sus asientos varios señores diputados.

Desearía que la Presidencia me informara si hay número en la Cámara, porque veo que dejan sus asientos los señores diputados a quienes me dirijo solicitando su voto.

Sr. Presidente — Hay cuarenta y tres señores diputados en la casa, y veinticinco en el recinto; y, de acuerdo con las prácticas, la Presidencia les invitará a pasar al recinto para votar.

Sr. Barros — Cuando un diputado hace una exposición en la Cámara no lo hace por lucir su elocuencia, si es que la tiene, que yo no la tengo, sino para tratar de convencer a sus colegas de la ventaja de la tesis que sostiene, y la única forma de conseguirlo es cuando ellos escuchan.

Un señor Diputado — Están convencidos de antemano...

— Vuelven al recinto algunos señores diputados.

Sr. Presidente — Puede continuar el señor diputado.

Sr. Barros — Bien; continúo.

Como decía hace un momento, las máquinas que se compraron para hacer caminos, sobre la base de simples movimientos de tierra, no dieron resultado, y debido al enorme tráfico que existe, pues a poco de arreglarse un pozo queda destruído por el continuo tráfico de los carros, se resolvió, entonces, efectuar la construcción de caminos macadamizados para preparar sobre esa base los caminos definitivos de granitullo.

Sr. Güerci — Pero se necesitarían diez años, y entretanto, nos estaríamos ahogando en los pantanos.

Sr. Barros — No me parece que el señor diputado corra ese peligro.

Los caminos macadamizados tienen una duración aproximada de cuatro o cinco años, y los de granitullo de veinte a treinta, según el trato que se les dé, con la diferencia de que la conservación de éstos viene a costar mucho más barata que los otros.

Entonces la Comisión resolvió, de acuerdo con el Poder Eje-

cutivo y con esta Cámara—que en cierta circunstancia votó una suma considerable de dinero para el objeto que se proponía — resolvió, decía, construir caminos macadamizados.

Sr. Casco — Como ensayo...

Sr. Barros — No como ensayo, sino definitivamente; y en la actualidad, el camino de acceso a La Plata está construyéndose de macadam. Se han hecho unos 600 metros y está pendiente la licitación del resto, por valor de 198.000 pesos, licitación que no se ha aprobado por la renuncia de los miembros de la Comisión; ya ve el señor diputado...

Sr. Casco — Eso me prueba que el señor diputado no conoce lo que son caminos.

Sr. Barros — No me altera el concepto que pueda tener de mi preparación el señor diputado.

También está licitado ya por valor de 80.000 pesos un camino de la misma naturaleza, de San Justo a Ramos Mejía, todo con material de pedregullo suministrado por la fábrica de Sierra Chica, que lo pone en la estación más próxima al camino a construirse, por cuenta de la Dirección de Caminos. Se licitaron también algunos otros caminos, como el de Florencio Varela en combinación con el conocido por el nombre de Otto Franke, licitación que no dió resultado.

Ahora bien: dentro de los trabajos de esta Comisión de Caminos ha estado en primer lugar el sistema antiguo de caminos a base de tierra removida; después de muchos estudios sobre caminos empedrados, ha adoptado, por último, como resolución definitiva, un tipo uniforme haciendo caminos de granitullo. Para llegar a esta conclusión, la Comisión de Caminos solicitó informes de todas partes.

El Asesor Técnico de la Dirección, ingeniero Atanasio Iturbe, produjo un informe donde, optando por los caminos de granitullo, demostraba la ventaja que se había obtenido en Europa, empleándose ese material, y no se me va a decir que el subsuelo de Europa es distinto al subsuelo de la provincia de Buenos Aires.

Sr. Bercetche — Muy distinto. Yo he viajado...

Sr. Barros — El señor diputado ha viajado en Italia, entre los Alpes y los Apeninos, donde el suelo es de piedra; pero si hubiese viajado por el centro de Alemania o de Francia,

hubiese encontrado un subsuelo muy parecido al de la provincia de Buenos Aires.

Sr. Bercetche — Pequeñas zonas.

Sr. Barros — Precisamente, se hizo la experimentación dentro de zonas análogas, y el resultado que dió fué de enorme ventaja para los caminos de granitullo, los cuales no necesitaban sino una base de arena de poca importancia y de poco costo.

Por otra parte, estos caminos son los que están en uso en gran parte de las ciudades de Europa, y la Comisión de Caminos, durante largo tiempo, se dedicó a buscar antecedentes. Pidió informes a todas las municipalidades de Alemania, de Bélgica, de Holanda y de Francia, donde se habían utilizado, y la demostración fué de que eran los mejores, tan buenos que en la ciudad de La Plata — no sé si el señor Ministro la ha visto — hay una calle pavimentada de granitullo.

Sr. Márquez — Ha dado pésimo resultado.

Sr. Barros — Esos son los informes que puedo suministrar a los señores diputados Márquez y Bercetche.

Sr. Márquez — Que vivimos en La Plata.

Sr. Barros — Yo que la recorro continuamente, señor Presidente, porque queda próxima a los tribunales y a la Dirección de Escuelas, la he visto en perfecto estado.

Sr. Bercetche — Yo la tengo frente a mi casa, y puedo decir que hay que renovarlo todo.

Sr. Bello — Quizás como camino de campaña resultara maravilloso.

Sr. Márquez — ¡No puede permitir el peso de los carruajes y va a permitir el peso de carros!

Sr. Ministro de Obras Públicas — Si el señor diputado Barros ha terminado, yo pediría la palabra.

Sr. Presidente — No ha terminado.

Sr. Barros — No, señor Ministro. Como estoy haciendo una exposición con datos que recién acabo de recoger, como lo dije anteriormente, por tratarse de un asunto que ha venido de pronto a la discusión de la Cámara, estaba buscando los antecedentes necesarios par ademostrar a los señores diputados que habían visto mal... puede ser que al frente de la casa del señor diputado Bercetche el contratista se haya vengado de algo ... *(Risas)*.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Creía que la exposición del señor diputado era propia, pero me agrada saber que es a base de datos entregados...

Sr. Barros — De datos recogidos, señor Ministro. He estudiado esta cuestión, y no he venido a inventar como el señor Ministro no inventa cuando dicta sus clases en la Facultad de Derecho, porque estudia, y el que estudia recoge antecedentes, y con los antecedentes se puede llegar...

Sr. Ministro de Obras Públicas — A veces invento, porque llevo ideas nuevas.

Sr. Barros — A veces inventa: puede ser que ahora también esté inventando. *(Aplausos).*

Continúo, señor Presidente. Lo que yo quería demostrar ante la Honorable Cámara es única y exclusivamente el trabajo de la Comisión. Sobre la importancia técnica de estos trabajos, me basta con leer la Memoria elevada por dicha Comisión; me basta saber que la Comisión de Caminos ha llegado a solucionar un problema que parecía insoluble, cual era concordar con el Gobierno Nacional en los caminos de acceso a las estaciones; que la Comisión de Caminos, por intermedio de su Presidente doctor Semprún había llegado a celebrar con el señor Ministro de Obras Públicas de la Nación, don Ezequiel Ramos Mejía, un convenio por el cual los caminos de la ley Mitre se construirían en los sitios designados y con el material suministrado por la Dirección de Caminos, todo lo cual demuestra que la labor de la Comisión era eficiente, continua y grande. Voy a demostrar por qué la Dirección de Caminos no ha podido realizar la obra completa que aspiraban a ver realizada los señores diputados en el corto término de tres años; pero antes de pasar a ocuparme de ese tema, voy a decir ligeramente cuáles son las obras que ha realizado hasta ahora la Dirección de Caminos.

Son datos tomados de documentos públicos, que no son inventados por mí ni suministrados por ninguna persona interesada.

Ha construído, durante el tiempo que ha funcionado, próximamente tres años, 29 puentes; reparado, 26 puentes; tiene en construcción 19 puentes y en reparación 1.

Ha construído 501 alcantarillas de mampostería y caños; ha reparado 58 alcantarillas de esa misma clase, y tiene en cons-

trucción nueve. Ha reparado también — porque entretanto que se hacen esos estudios sobre el tipo definitivo de caminos a adoptar, la Comisión se ocupaba también de reparar los existentes — ha reparado, decía, en total, 2.372.206 metros lineales de caminos; caminos que yo he recorrido en una buena parte, y que seguramente los señores diputados que viven en La Plata, no los habrán recorrido. He recorrido personalmente toda la zona correspondiente desde Olavarría a Bahía Blanca: todos son caminos perfectamente bien hechos, y mantenidos a base de pura tierra y con las cuadrillas que continuamente los recorren.

Y, por último, el movimiento de tierra para dar lugar a esa construcción de caminos ha sido de 7.145.825 metros cúbicos.

Antes de pasar adelante, voy a referir algo que no es verdaderamente un cargo, pero que puede suponer una mala información del señor Ministro.

El nos decía, hace un momento, y lo ha dicho en el Senado, según el Diario de Sesiones, que acabo de recibir, que la Dirección de Caminos había gastado en empleados unos 600 a 800.000 pesos anuales, distrayendo, en consecuencia, en gastos improductivos, sumas considerables de los fondos destinados a la construcción de caminos. Según los datos suministrados por la Contaduría de esa misma Dirección, la Dirección General de Caminos ha percibido desde Agosto de 1910, en que empezó a funcionar, hasta el 1º de Julio de 1911, por concepto de los diversos impuestos que estaban indicados para su sostenimiento, la cantidad de pesos 9.172.924,52, y ha invertido durante ese tiempo las siguientes cantidades: en sueldos de administración solamente, 1.172.802,16 pesos, es decir, que no es la cantidad indicada por el señor Ministro, porque no alcanza a 400.000 pesos por año, y debo advertir que dentro de este gasto está incluída la realización de una obra que le está encomendada por la misma ley, que es la formación del plano de la Provincia, en la cual se invierten 15.000 pesos mensuales, y que en total costará pesos 260.000, pero que se espera será costeado después con el producto de la venta; y también en esos gastos de administración van incluídos muchos sueldos del personal técnico, encargado de la reparación y construcción de puentes y obras de arte, pero que, terminado su

trabajo, dejarán de gravitar, al retirarse, sobre los recursos de la Dirección.

El resto de la partida de sueldos de administración se ha gastado en sueldos de inspectores de zona, porque es necesario que el trabajo de los capataces sea controlado. A los inspectores se les pagan sueldos que no son excesivos: 600 pesos mensuales.

Se ha hablado no sé si aquí o en el Senado, o lo he sentido por ahí, que la Dirección de Caminos gastaba mucho dinero en automóviles. No hay tal. Cada inspector de las primeras seis zonas que se establecieron tiene un automóvil, automóvil que, según informes que he podido ver, es de quince a veinte caballos; ha costado 10.000 francos, y cuyo gasto de mantenimiento mensual representa 180 pesos.

Antes de tener esos medios de transporte se gastaba mucho más, porque los inspectores, a fin de realizar su misión, tenían que alquilar coches, y generalmente sus cuentas no eran menores de quince a veinte pesos diarios. De consiguiente, se gasta mucho menos y el control de los gastos se puede hacer más fácilmente, porque la nafta la suministra la Dirección.

Se ha gastado en salarios, jornales y peones camineros, la cantidad de 4.770.770,29 pesos, es decir, más de tres veces de lo gastado en empleados de administración y técnicos.

Se ha gastado en materiales y mano de obra la suma de pesos 107.663,64; en reparación de puentes, 198.002,45 pesos; en construcción de puentes, 426.250,02, y por último, el gasto más grande ha sido la instalación de la fábrica de adoquines y pedregullo en Sierra Chica.

Sr. de Olaso — ¿Podría informar el señor diputado dónde se han construído los puentes?

Sr. Barros — Como decía hace un momento, esos datos y muchos otros los podrá obtener leyendo esta Memoria, la tiene aquí; la puede ver. *(Risas).*

— El diputado Barros le pasa un libro al diputado de Olaso.

Sr. de Olaso — Tengo suficiente con el discurso del señor diputado. *(Risas).*

Sr. Barros — Si al señor diputado le parece que la lectura de las Memorias administrativas es aburrida...

Sr. de Olaso — Yo no he querido decir que sean aburridos los discursos del señor diputado. Lo considero demasiado ilustrado...

Sr. Barros — No me refiero a mi discurso, sino a la Memoria y al gesto que ha hecho al rechazarla.

La fábrica de adoquines y pedregullo de Sierra Chica ha costado 930.138,04 pesos, y para pagarla han contribuído las rentas generales, por ley sancionada por la Legislatura, con la suma de $ 730.000; de donde resulta que esta costosa y útil obra sólo ha gravitado sobre el fondo de caminos con la suma de 200.000 pesos. El total de los gastos llega a $ 7.605.626,70.

Ahora bien: como lo recaudado alcanza a nueve millones, queda un saldo de pesos 1.567.597,82, que ha sido gastado en los siguientes rubros: compra de herramientas, carpas, carros, instrumentos técnicos, máquinas aplanadoras, en vehículos, en seis automóviles, en devolución de impuestos de caminos cuyos pagos fueron efectuados indebidamente, en gastos de movilidad de inspectores, alquileres y demás gastos generales.

Con esto quiero demostrar, señor Presidente, que la Dirección de Caminos, a la par que hacía obra para el porvenir, había administrado, no sólo con toda escrupulosidad estos fondos, sino que se habían invertido en gastos útiles; y no hago esta observación porque esté en tela de juicio la honestidad de los miembros de la Comisión, sino para demostrar que los gastos realizados habían sido útiles, pues los empleados administrativos, que no insumen la enorme suma que el señor Ministro les atribuye, son también útiles desde el momento que las reparticiones necesitan sus servicios.

Dije anteriormente, señor Presidente, que las municipalidades se habían acogido voluntariamente, a pesar de la oposición que se hiciera al principio, una vez que comprendieron las ventajas que esa Dirección les proporcionaba.

Esta Comisión ha hecho caminos con tan buen éxito, dentro de las municipalidades, que ahí está el camino de acceso a San Nicolás, a la Estación Socorro, del mismo partido; el de acceso a Junín; el de acceso al Azul; el camino de Rauch, el de Rojas, el de Chacabuco, etc.

Sr. de Olaso — ¡Qué barbaridad!

Sr. Barros — Si al señor diputado le parece una cosa extraordinaria, a mí no me parece tal.

Sr. Márquez — Para haber gastado tantos millones; ¡ya lo creo!

Sr. de Olaso — ¡La Provincia es muy ingrata con la Dirección de Caminos!

Sr. Barros—Yo le voy a indicar algo que tal vez no conoce el señor diputado.

Sr. Maldonado — Yo creo que las municipalidades no se han acogido voluntariamente a esa ley.

Sr. Casco — Acabo de pedir, señor Presidente, que se practique una liquidación, para que se vea que esa Comisión se llevaba más de la renta que le corresponde a las municipalidades.

Sr. Barros — Me extraña, señor Presidente, que se hagan estas observaciones por diputados que ocupaban sus bancas cuando se dictó esta ley, y que después de verla fracasada, según parece que piensan, no intentaron reformarla.

Sr. de Olaso — Yo no ocupaba ninguna banca.

Sr. Márquez — Yo sí la ocupaba, pero tenía fe en la Dirección de Caminos.

Sr. Barros — Y sobre todo, podían haber pedido la reforma de esta ley, y no esperar que el Poder Ejecutivo la propusiera, porque tanto derecho tienen para legislar los señores diputados, como el Gobernador de la Provincia.

Por último, señor Presidente, voy a suministrar un dato: se arregló un camino general que atraviesa Cañuelas.

Sr. de Olaso — Debe ser equivocado el dato.

Sr. Portela — Podía tocarse la campana grande, señor Presidente, para que no se le interrumpa al señor diputado. *(Risas).*

Sr. Presidente — Hago presente que el único que tiene derecho para hacerse respetar en el uso de la palabra, es el señor diputado Barros.

Sr. Portela — Si le molesta al señor Presidente...

Sr. Presidente — No me molesta absolutamente, pero deseo hacer cumplir el Reglamento.

Sr. Barros — La Dirección de Caminos no se ha limitado a los caminos vecinales, sino que ha arreglado caminos dentro del ejido de los pueblos, arreglando en otras partes, como en San Pedro, las calles que rodean la plaza...

Sr. González Bonorino — No tengo conocimiento de que du-

rante el año haya ido a esa localidad una cuadrilla mandada por la Dirección de Caminos.

Sr. Presidente—Ruego a los señores diputados que no interrumpan, y que a su turno hagan las observaciones pertinentes.

Sr. Barros — Y después han suministrado...

Sr. Quesada — ¿Me permite una interrupción?

Sr. Barros — Con mucho gusto.

Sr. Quesada — Como aquí se están haciendo afirmaciones de parte del señor diputado, tomadas de una Memoria que, tengo entendido, la firman algunos caballeros, y entre ellos el actual Ministro de Hacienda, sería conveniente que ese señor Ministro ocupara su banca, para que manifestara si las afirmaciones que se hacen son o no exactas. *(Aplausos).*

Sr. Barros — Acepto la indicación y suspendo mi exposición hasta ese momento.

Sr. Ministro de Obras Públicas — He escuchado con mucho gusto la exposición del señor diputado Barros, que es, sin duda alguna, larga, histórica y laudatoria...

Sr. Barros — Sí, señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas—... y la he escuchado complacido, porque no me hubiera satisfecho con que se pusiera a votación este proyecto, cualesquiera que hubiera sido su resultado, sin que se discutiera con toda amplitud; pero me parece que se ha incurrido en un error al traer datos que significan involucrar otro asunto en la cuestión que se debate. Si una ley es mejor que otra, o si un proyecto que trae el Poder Ejecutivo es mejor que la ley existente, nada tiene que ver con una cuestión relacionada con personas.

Probablemente, el señor diputado Barros, que hace poco tiempo que ha salido de la Facultad de Derecho...

Sr. Barros — No tan poco.

Sr. Ministro de Obras Públicas — ... y en cuyas aulas recuerdo haberlo visto, ha confundido, al discutirse esta ley, lo que correspondía con aquel juicio de residencia que se acostumbraba a hacer a los virreyes cuando terminaban el ejercicio de su cargo...

Sr. Barros — No es a mí a quien debe referirse el señor Ministro al hacer este argumento, porque yo no he llamado a nadie...

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pero ha pretendido llamar.

Sr. Barros — Sólo he aceptado una indicación para que se llame.

Sr. Presidente — Si hay asentimiento de parte de la Cámara, lo que corresponde, de acuerdo con la indicación del señor diputado Quesada, sería invitar al señor Ministro de Hacienda a este debate.

Sr. Casco — Me opongo a esa indicación.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Sr. Presidente — Si es para ocuparse de la moción, puede usar de ella.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Sobre esa moción iba a hablar, pero tenía necesidad de llegar a ese punto por medio de algunas observaciones.

Sr. Quesada — Con el permiso del señor Ministro, voy a hacer una aclaración, y es la de que al solicitar la presencia del señor Ministro de Hacienda lo hacía con el deseo de ponerlo en condiciones de poder decirnos si son exactas las afirmaciones del señor diputado Barros.

Sr. de Olaso — El Ministro de Hacienda no puede venir a esta Cámara sino en su carácter de Ministro de Hacienda.

Sr. Quesada — Pero como existe la circunstancia de que el nombre del señor Ministro aparece en esa Memoria...

Sr. de Olaso — Pero no como Ministro.

Sr. Maldonado — Y nadie discute la honorabilidad de las personas que componen la Comisión.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Precisamente, con relación a lo que ha expresado el señor diputado Quesada, debo decir que entiendo que los Ministros del Poder Ejecutivo sólo pueden ocupar sus bancas en este recinto para tratar asuntos de su dependencia.

Sr. Quesada — No pretendo otra cosa.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pero se pretende que venga el señor Ministro de Hacienda.

Sr. Quesada — Eso es porque existe la coincidencia que he anotado, de que el actual Ministro de Hacienda fué Vicepresidente de aquella Comisión, y me parece que la manera de evitar toda duda sobre las afirmaciones del señor diputado, es que comparezca a esta sesión el señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Se pretende invitarlo para ese juicio de residencia, para una rendición de cuentas, cosa que no está en tela de juicio, y, por otra parte, entiendo que la Cámara, para tratar un proyecto relacionado con los caminos públicos, tiene bastante con la presencia del Ministro del ramo.

Sr. Barros — Me parece bien.

Sr. Quesada — Quiero decir al señor Ministro que no he pretendido implantar el juicio de residencia, ni tampoco pedir cuenta al Ministro de Hacienda, sino que he creído conveniente su presencia por la circunstancia de haber desempeñado el cargo de Vicepresidente de aquella Comisión.

Sr. de Olaso — Pero no puede venir a dar explicaciones sino en su carácter de Ministro.

Sr. Presidente — Continúa con la palabra, señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Bien, señor; voy a continuar.

Sr. Barros — Yo no he terminado mi exposición.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Que termine su exposición el señor diputado.

Sr. Barros — Bien, señor Presidente; iba en la parte aquella que se refiere a la acción de la Dirección de Caminos, dentro de la planta urbana de los pueblos.

En muchas partes no sólo había hecho trabajos la Dirección de Caminos, sino que hasta suministró cuadrillas a las municipalidades que las solicitaron.

Hago esta afirmación porque tengo datos personales que no me discutirá ninguno de los señores diputados. Yo pedí una cuadrilla para Pigüé, y otras fueron a Zárate, Mar del Plata y varios otros puntos, y las aplanadoras funcionaron en Moreno, Bolívar y otras localidades que no recuerdo.

En San Isidro se han hecho arreglos en los caminos, y en Cañuelas se arregló el camino general y el que conduce al cementerio.

Sr. de Olaso — Lo que han hecho son muchos pozos.

Sr. Quesada — Precisamente, quería decir al señor diputado que está negando las afirmaciones que hiciera el señor Echagüe.

Sr. de Olaso — En este asunto nada tiene que ver el doctor Echagüe, sino el señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Barros — Contesto a la observación que se ha hecho de que en las calles de ese pueblo se habían quedado enterradas las máquinas, lo que quiere decir que los caminos de tierra no daban resultado, y por eso la Dirección de Caminos fomentó los trabajos en Sierra Chica, no con el propósito de hacer caminos adoquinados en la Provincia, sino sencillamente para hacer rellenos en las partes bajas, como quizá en Cañuelas, porque el tránsito...

Sr. de Olaso — No tiene tránsito.

Sr. Barros—... deshace los caminos en esas partes. Y, por último, señor Presidente, voy a terminar esta exposición, volviendo a lo que decía al principio. No encuentro ninguna razón atendible para tratar este asunto con la urgencia que se pretende, ni hay tampoco motivos para modificar la ley actual.

Se ha dado como única razón de urgencia el hecho de que una parte de los peones de la Dirección se encuentran impagos a consecuencia de la renuncia de los miembros de la comisión.

El hecho tiene poco importancia, y el Poder Ejecutivo tiene en sus manos otros medios que la reforma de la ley para remediardo.

Por otra parte, el personal de peones no es muy numeroso; alcanza apenas a unos dos mil quinientos hombres, divididos en noventa cuadrillas y en las cajas de la Dirección existe un saldo del semestre vencido en Junio más el mes de Julio que alcanza a la suma de ciento ochenta y ocho mil seiscientos cuatro pesos con treinta y siete centavos.

Para terminar debo agregar que no me opongo a la sanción de esta ley que prestigia el Poder Ejecutivo, porque lo crea incapaz de realizar esta obra, sino porque al derogar la ley actual se procede a la ligera, porque ésta no ha sido aún ampliamente ensayada, pues la Comisión de Caminos recién empieza a realizar su tarea definitiva...

Sr. Presidente — Continúa con la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Ministro de Obras Públicas — La exposición que acaba de terminar el señor diputado Barros, ha sacado, a mi juicio, por completo, la cuestión del punto en que ha concretado el Poder Ejecutivo. Repito que recuerdos universitarios traídos por el señor diputado Barros...

Sr. Barros — No he hecho referencia a mis recuerdos universitarios.

Sr. Presidente — Le ruego al señor diputado Barros, se sirva no interrumpir. El ha podido darse cuenta que la Presidencia ha hecho el mayor esfuerzo por que se le respetara en el uso de la palabra.

Sr. Barros — Y apenas si lo ha conseguido. *(Risas).*

Sr. Ministro de Obras Públicas — Debo hacer presente al señor Presidente que no me incomodan las interrupciones.

Sr. Presidente — La Presidencia lo hace por el orden del debate y porque es su deber.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Esa es otra cosa; pero debo declarar que no me incomodan las interrupciones.

Sr. Barros — Jamás sería con el propósito de incomodarlo que lo interrumpo, porque bien sabe el señor Ministro todo el aprecio que le tengo. Si tenemos una divergencia de ideas, discutiremos dentro de la mayor cultura.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Aprecio personal que yo comparto.

Sr. Barros — Estoy seguro de ello.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Como decía, señor Presidente, se ha sacado la cuestión de su verdadero lugar, pretendiendo hacer el juicio a una Comisión, o a una Dirección de Caminos que equivocadamente se quiere que se extinga con una ley: y a ese respecto, señor Presidente, voy a permitirme puntualizar los términos.

Cuando el Poder Ejecutivo envió a la Honorable Legislatura su mensaje, proponiendo la derogación de las leyes que creaban la Dirección General de Caminos, ya esta Dirección de Caminos no existía, porque los señores miembros que la componían habían renunciado; y si el Poder Ejecutivo les había aceptado las renuncias, fué porque las presentaron en carácter de indeclinables, haciéndose constar que se les aceptaba por esa circunstancia, y que se les daba las gracias por los servicios que habían prestado. De manera que el Poder Ejecutivo se encontraba en esta situación: los miembros de la comisión de caminos, por motivos de carácter indeclinable; y yo entiendo, señor Presidente, que cuando se pone indeclinable en una renuncia es para que se acepte...

Sr. Casco — Se adelantaron, señor Presidente, al pensamiento del Gobierno.

Sr. Ministro de Obras Públicas — El Gobierno no había exteriorizado pensamiento alguno, desde que todavía no había tomado posesión de su cargo.

Bien, señor Presidente. Cuando el señor Gobernador tomó posesión del mandato se encontró con las renuncias presentadas en ese carácter. Las aceptó dado el carácter que traían, y entonces se planteó el problema. Encontró que la organización no era buena y entonces propició la reforma de la ley. De manera que ¿dónde está, señor Presidente ese desaire inferido a caballeros respetables, entre los cuales — como se ha expresado bien — se encontraba el distinguidísimo caballero, señor Ministro de Hacienda, que había renunciado precisamente porque había recibido del señor Gobernador el acto de confianza que significaba el ofrecimiento de un Ministerio?

Como he dicho, señor Presidente, se ha sacado la cuestión de su verdadero quicio y pretendo restablecerla. No hacer un juicio de la comisión de caminos, sino para saber si el sistema de las leyes que crearon la Dirección de Caminos, era un sistema bueno o era un sistema inconveniente. Eso es todo. Y permítame ahora, el señor diputado, que exprese mi extrañeza acerca de dos cuestiones que él ha planteado: La primera se refiere a que ha tenido conocimiento de esta cuestión esta mañana, cuando noto en su exposición que se refiere a palabras que yo he vertido en el Senado hace diez días, lo que quiere decir que no las conocía desde esta mañana.

Sr. Barros — Recién las he leído en el Diario de Sesiones.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Y la segunda cuestión, que me ha llamado fuertemente la atención es la siguiente: dice el señor diputado que antes de que se creara la Dirección no había caminos en la Provincia, y expresa también que la Dirección tenía automóviles para inspeccionar los caminos en la Provincia. ¿Qué caminos?, si no había caminos. ¿Para qué se tenían automóviles?

Sr. Barros — ¿Me permite una interrupción?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Todas las que quiera.

Sr. Barros — El señor Ministro está equivocado. No he dicho que no había caminos, sino que el problema no se había

presentado con el carácter de urgencia con que se presentó en años anteriores, con motivo de la gran cantidad de tierra dedicada al cultivo, y por otra parte, la cuestión de los automóviles no se refiere a la época. El dijo que los inspectores necesitaban para inspeccionar los caminos, medios de transporte, uno de los cuales fueron aquellos automóviles.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Se ha expresado que solamente el Poder Ejecutivo ha traído a esta discusión razones de urgencia y que no ha dado ninguna en favor de la bondad del proyecto, y al hacerse esa afirmación por el señor diputado Barros, todo lo que se ha hecho es leer datos de una Memoria de la Dirección General de Caminos que yo la tengo hace proximadamente catorce días y que no he querido repetir en este recinto por dos razones: primero, porque es largo y algo aburrido estar relatando construcciones; y segundo, porque se publicará en breve y podrá estar en mano de los señores diputados; luego, no es necesario que repita dando los datos que me habían sido proporcionados por la Dirección General. La he tenido, la tengo en mi despacho y la pongo a disposición de los señores diputados que por ella se interesen; pero no me ha parecido oportuno repetirla aquí.

Los argumentos que he hecho en nombre del Poder Ejecutivo no se han levantado. Si el señor diputado Barros afirma que la Dirección General de Caminos no gastaba lo que he expresado, el señor diputado no está bien informado. Tengo el presupuesto de la Dirección de Caminos para este año y puedo asegurar que sin contarse los alquileres, la Dirección General de Caminos gastaba en personal administrativo una suma alrededor de 50.000 pesos mensuales, que importan, en buena aritmética, 600.000 pesos al año.

Sr. Ruiz Guiñazú — ¿Me permite el señor Ministro una interrupción?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Sí, señor; he venido a dar explicaciones.

Sr. Ruiz Guiñazú — Yo desearía que el señor Ministro expresara si esa suma que se invierte en el pago del personal no es necesaria, porque entonces se justificaría la crítica.

Sr. Barros — Si me permite el señor Ministro voy a hacer

una aclaración. Ese presupuesto que el señor Ministro ha leído, que alcanza por gastos a 45.000 pesos...

Sr. Ministro de Obras Públicas — 49.000 pesos, señor diputado.

Sr. Barros — ... que alcanza a 49.000 pesos, tiene incluído el presupuesto de la fábrica de pedregullo y adoquinado de Sierra Chica.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Unicamente la fábrica de pedregullo.

Sr. Barros — Están incluídos también los gastos del mapa que se está haciendo y que insume 15.000 pesos mensuales.

Sr. Ministro de Obras Públicas — 13.000 y lo hace el «Mapa Hidrogeológico de la Provincia».

Sr. Barros — Pero imputado al fondo de Caminos. Estoy refiriéndome a la marcha económica de esa dirección. Descontando esa suma, queda mucho más reducida de la que indicaba el señor Ministro. Por otra parte, los datos son tomados de la Contaduría.

Sr. Ruiz Guiñazú — Y pasa esto: si fué laudatario el discurso del señor diputado, el del señor Ministro es funerario. *(Risas).*

Sr. Presidente — Debo hacer presente que no hay número en la casa. La Cámara puede resolver lo que crea oportuno.

Sr. Palacios — Hago indicación para que se invite, por intermedio de un empleado, a los señores diputados, a que concurran a formar número.

Sr. Presidente — Así se hará, y mientras tanto continúa con la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Palacios — ¿Me permite el señor Ministro?

Yo había estado escuchando, señor Presidente, las diferentes exposiciones que se han hecho, y tuve en cuenta la interrupción hecha por el señor diputado Quesada, cuando se refería a lo conveniente que sería la presencia del señor Ministro de Hacienda.

Es indudable, señor Presidente, cuando se trata de un asunto de determinado Ministerio, que debe concurrir el Ministro respectivo. No significan mis palabras, señor Presidente, que esté de acuerdo con la indicación y argumentos del señor diputado Barros; por el contrario, soy partidario del proyecto del Poder

Ejecutivo; pero esto no implica que tome como algo extraordinario esto que a la Cámara y al señor Ministro le ha preocupado, y manifieste que una cosa es el ex Presidente de la Dirección de Caminos y otra el Ministerio de Hacienda. En ese concepto lo he visto al señor Ministro de Hacienda, doctor Echagüe, cuando se consideraba el presupuesto del Honorable Senado, defendiendo con calor y entusiasmo a esta misma Dirección de Caminos.

Sr. Presidente — Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Quesada — Pido la palabra.

Para decir dos solamente. Precisamente sobre estas divergencias entre el señor Ministro de Obras Públicas y el señor Barros sobre el presupuesto de la Comisión de Caminos y sobre lo que se va a invertir y sobre lo que existe depositado, podría dar un dato exacto. Un ex miembro de la Comisión de Caminos, que ocupa un puesto...

— Varios señores diputados hablan simultáneamente.

Sr. Presidente — Permítanme los señores diputados.

Sr. Márquez (A. J.) — No tiene ningún miembro de la Comisión de Caminos asiento en esta Cámara. Lo tienen los señores Ministros del Ejecutivo y los señores diputados.

Sr. Quesada — Ahora, para terminar, he dicho simplemente que habría sido conveniente que el doctor Echagüe, Ministro de Hacienda, hubiera informado sobre ciertos puntos obscuros, porque hay disidencia entre el señor Ministro de Obras Públicas y el señor diputado Barros.

Nada más. No insisto, en absoluto.

Sr. Portela — Yo niego la facultad a un miembro de la Comisión de Caminos para que venga a ocupar una banca en esta Cámara. *(Aplausos en la barra.)*

Sr. Presidente — ¿El señor diputado Palacios hace alguna proposición a este respecto?

Sr. Palacios — Yo entiendo que se trata de una cuestión en que debe intervenir el Ministro de Hacienda.

Sr. del Gage — Pido la palabra.

Sr. Presidente — No tiene la palabra el señor diputado. Se le concederá solamente para hacer una proposición previa.

Sr. del Gage — Para formular una proposición previa. Me adhiero a lo manifestado por el señor diputado Palacios.

Yo creo que lo que quiere la Cámara no es la presencia de ningún miembro de la Comisión de Caminos, sino la amplia representación del Poder Ejecutivo para ilustrar...

Sr. Elena — Pero sí la presencia del Ministro de Obras Públicas.

Sr. Presidente — ¿Qué es lo que propone el señor diputado?

Sr. del Gage — Que se invite al señor Ministro de Hacienda a concurrir a la Cámara.

— Apoyado.

— Varíos señores diputados hablan a la vez.

Sr. Presidente — (Agitando la campanilla): No hay número: no se puede votar.

Sr. Maldonado — ¿El señor Ministro de Obras Públicas ha terminado su exposición?

Sr. Presidente — El señor Ministro ha permitido las interrupciones.

Varios señores Diputados — No hay número: no puede votarse.

Sr. Bello — Hago moción para pasar a cuarto intermedio.

Sr. Presidente — Se ha hecho una moción previa que debe votarse.

Varios señores Diputados — ¿Pero hay número?

Sr. Presidente — Hasta tanto se haga número, puede continuar con la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Piaggio — El señor diputado Portela se ha retirado.

Sr. Jofré — Que se traiga por la fuerza pública.

— Apoyado.

Sr. Presidente — Se va a invitar especialmente al señor diputado Portela a que concurra al recinto.

Continúa el señor Ministro de Obras Públicas con la palabra.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Expresaba, señor Presidente, que se ha manifestado por el señor diputado Barros, que no se habían hecho argumentos sérios a favor del proyecto del Poder Ejecutivo y que únicamente se había hablado de la urgencia en votar la ley sin decir cuáles eran los motivos fundamentales que se tenían para cambiarla. Y a este

respecto, aparte del argumento financiero, en que ya disiento en que sea necesario, a pesar de que me sería sumamente agradable la concurrencia del señor Ministro de Hacienda, porque no se trata, señor Presidente, de una cuestión financiera que se relacione con el presupuesto, por cuanto el presupuesto de la Administración, establece en un rubro en globo, la suma de dos millones y medio para la Dirección General de Caminos, y el presupuesto de la Dirección General de Caminos era un presupuesto interno de la Dirección, y en el cual el señor Ministro de Hacienda, en su carácter de tal Ministro de Hacienda, no podría darnos datos de ninguna clase.

El podrá darnos datos acerca de la partida en globo de dos millones y medio, que es lo único que está incluído en el presupuesto, y que se refiere a su departamento; pero los detalles de cómo se ha gastado esta suma, no pertenece a los asuntos que tiene en su cartera.

De manera, que estamos reducidos, como antes lo expresaba, a tratar exclusivamente un asunto de Obras Públicas.

En ese sentido, señor Presidente, no solamente he invocado la razón de orden financiero y económico, en cuanto a la reducción de gastos, sino que he invocado razones de orden constitucional, y que no tengo ahora por que repetir, y razones de orden administrativo, que me permiten contestar a la pregunta del señor diputado Ruiz Guiñazú, que probablemente, si hubiera prestado mayor atención, no me hubiera formulado esa pregnnta.

Sr. Ruiz Guiñazú — Lo he oído muy complacido.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Yo he expresado que la Dirección de Caminos...

Sr. Ruiz Guiñazú — Sabe el señor Ministro, lo que pensaba cuando lo oía: que el señor Ministro de Obras Públicas, dentro del sistema administrativo era partidario del régimen unitario, y dentro del sistema municipal, defiende su autonomía con criterio federal, y se quejaba que una repartición como era la Dirección de Caminos tuviera su autonomía.

Eso pensaba cuando lo oía.

Sr. Ministro de Obras Públicas — ¿Piensa repetir el conflicto histórico de unitarios y federales?

Sr. Ruiz Guiñazú — Quiero decirle, que dentro del sistema de administración, el señor Ministro es unitario.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Ese vasto mecanismo administrativo, muy extenso por cierto, imponía esa erogación a que se refería el señor diputado Ruiz Guiñazú, y como saben los señores diputados, la ley de organización general de la Dirección de Caminos...

Sr. Ruiz Guiñazú — ¿Cómo dice el señor Ministro?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Tenga la paciencia de escucharme el señor diputado.

Sr. Ruiz Guiñazú — Es que yo no he dicho nada al respecto.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Me refería a la ley; si no soy bastante claro en mi exposición...

Sr. Ruiz Guiñazú — Me parece que no.

Sr. Ministro de Obras Públicas — ¿Qué le parece en definitiva; que sí o que no?

Sr. Ruiz Guiñazú — Que no.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Voy a explicarle entonces. Decía que este vasto organismo administrativo de la Dirección General de Caminos, imponía una serie de gastos y que los señores diputados saben cuáles eran los términos en que se dictó la ley de creación de la Dirección de Caminos, términos que hacen, que en la práctica, se creara un organismo enorme que imponía ese gasto.

Bien, señor Presidente; ese mecanismo se componía de este modo: una comisión central y un personal muy grande de Secretaría, Contaduría, Caja, etc., y delegaciones en la campaña en las cuales, según al concepto de la ley, se le debieran conferir facultades análogas a las que tienen las municipalidades. De manera que había un mecanismo doble, porque por un lado existe la Dirección de Caminos que recogía las facultades municipales y las concentraba; y por otro, delegaba a comisiones locales sus facultades, lo que constituye una serie de delegaciones.

Sr. Ruiz Guiñazú — Pero lo hizo de acuerdo con la ley.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Sí, señor; y a ello yo me refiero cuando hablo del asunto, lo que, por otra parte, consideraba que lo sabían los señores diputados.

Bien, señor Presidente; con este mecanismo tan vasto se iba a la conclusión de que se necesitaba un gran personal ad-

ministrativo para resolver las cuestiones suscitadas con motivo de las delegaciones y subdelegaciones, y por eso es que creo que el mecanismo nuevo es más barato, porque es más simple; pero esto no implica criticar el anterior que es más caro y complicado, y el hecho se debe al mecanismo de la ley. Como lo dije al principio, no se trata de un juicio político o de residencia a personas honorables.

Sr. Ruiz Guiñazú — Lo que tampoco esta en discusión.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Lo que se trata es de sancionar una ley menos dispendiosa y que solucione las dificultades.

Sr. Presidente — Así que haya número, se va a votar.

Sr. Barros — Podríamos pasar a cuarto intermedio.

Sr. Maldonado — ¿No han venido los diputados que se mandaron llamar?

Sr. Presidente — No han venido y no se puede votar la ley.

Sr. Barros — Si los señores Diputados que están presentes desean permanecer un rato más en sus bancas, haré uso de la palabra para contestar al señor Ministro.

El señor Ministro decía, señor Presidente, que yo al impugnar el proyecto de ley que trae a la consideración de la Cámara en nombre del Poder Ejecutivo me había salido de la cuestión y que había hecho un juicio a la comisión administradora de caminos o sea a la Dirección de Caminos.

Yo no he hecho tal cosa; sólo he tratado de levantar algunos cargos y dudas que surgen del discurso del señor Ministro, pues él decía que se había gastado dinero en obras impracticadas, que se había gastado dinero en personal numeroso y en gastos innecesarios.

Yo no he hecho ningún cargo a esa comisión, sino un juicio sobre la labor de ella, para decir que no juzguemos a la ligera los resultados de esa ley, sin esperar ver las obras realizadas y las que están en buen camino de realización. Esa realización de todos los trabajos de esa comisión, de los ensayos, de los informes solicitados a Europa y a todas partes en donde se han ocupado de la vialidad pública, los que, por otra parte, pongo a disposición de los señores diputados, así como las conclusiones de diversos Congresos de Caminos realizados en París, datos que han sido recogidos por la Dirección, para lle-

gar a demostrar que de la enseñanza que se desprende de la práctica...

Sr. Presidente — ¿Me permite que le interrumpa?

Han llegado dos diputados a la casa, de manera que hay número.

Sr. Graciano — Hago moción para que se mantenga el *quorum* por todos los medios que sean necesarios.

— Apoyado.

Sr. Presidente — Apoyada la moción del señor diputado Graciano, está en discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

— Se vota y aprueba.

Sr. Quesada — Creo que no hay *quorum* en este momento.

Sr. Barros — Si no hay número no se puede votar esa moción...

Sr. Presidente — No debe olvidar el señor diputado que la minoría puede tomar medidas necesarias para conservar el *quorum*.

Sr. Bello — Hay una moción previa formulada por el señor diputado del Gage.

Sr. Márquez — Y yo había pedido la palabra para oponerme a esa moción.

Sr. Presidente—Tiene la palabra el señor diputado Márquez.

Sr. Márquez — Como anteriormente lo he dicho, creo que el Poder Ejecutivo está perfectamente representado por su Ministro de Obras Públicas, en el asunto de que se trata, porque es del resorte exclusivo de ese Ministerio. Creo que no corresponde hacer venir al señor Ministro de Hacienda a dar ciertos antecedentes, por el hecho de que haya sido Vicepresidente de la Comisión de Caminos.

Yo no creo que la Honorable Cámara entienda que no está bien representada la opinión del Poder Ejecutivo, por intermedio del señor Ministro de Obras Públicas, y abrigo la más profunda convicción de que opina como yo. Por estas razones me opongo a que venga el señor Ministro de Hacienda, a tratar un asunto que no es de su ramo.

Sr. Quesada — Deseo decir que no ha sido mi propósito manifestar que el Poder Ejecutivo no está bien representado. Sé

que el Ministro de Obras Públicas, doctor Moreno, llega a este recinto rodeado de todo el bien merecido prestigio intelectual de que goza.

He dicho simplemente que como existía la coincidencia de que el Ministro de Hacienda, doctor Echagüe, había ocupado el puesto, de vicepresidente de la Comisión de Caminos, podría ilustrarnos sobre ciertos puntos, que no se han aclarado debidamente.

Sr. Bello — Diré lo mismo que el señor diputado que me ha precedido en el uso de la palabra: sobre el prestigio que tiene el señor Ministro de Obras Públicas, no es posible discutir. La concurrencia del señor Ministro de Hacienda a este respecto no es para investigar, ni para absolver posiciones, ni para tomar una declaración indagatoria; es, simplemente, para propender al esclarecimiento de puntos que han sido completamente controvertidos, por afirmaciones del señor Ministro de Obras Públicas y del diputado Barros, en disidencia.

De manera, señor Presidente, que no veo inconveniente en que se propenda por todos los medios, al mejor esclarecimiento de este asunto, ya sea ratificando los datos que trae la Memoria que tiene el señor diputado Barros, ya sea rectificándolos; el deseo de la Honorable Cámara ha de ser el de dar su voto conscientemente en este asunto. De manera, que creo que no nos hemos apartado del terreno de su verdadera discusión.

El señor diputado del Gage, ha formulado una moción para que venga el señor Ministro de Hacienda, no como miembro que fué de la Comisión de Caminos, sino que venga en su carácter oficial de Ministro del Poder Ejecutivo a suministrar a la Cámara los datos que pueda, respecto de la faz financiera de este asunto. Nada más.

Sr. Ministro de Obras Públicas — En este momento, señor Presidente, no hay ningún miembro de la Dirección de Caminos, porque todos han renunciado y por haber sido aceptadas esas renuncias. Mi distinguido colega, el señor Ministro de Hacienda, sólo puede venir a este recinto por invitación de la Honorable Cámara de Diputados, y hago en este caso alusión al reglamento de esta corporación, para emitir una opinión sobre asuntos que se relacionan con cuestiones financie-

ras: sería hacerle un flaco servicio invitándolo a tratar cuestiones de una Comisión por el hecho de que él hubiera formado parte de ella, porque no puede concurrir a este recinto sino como Ministro de Hacienda para tratar asuntos de su cartera, y en este sentido, para evitar una mala interpretación —porque creo que este cuerpo se rige por su reglamento,— entiendo que no puede formularse esa invitación.

Sr. Palacios — Hago moción para que se cierre el debate y se vote en seguida la moción del señor diputado del Gage.

— Apoyado.

Sr. Presidente — Perfectamente, se va a votar la moción de cerrar el debate.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente — Se va a votar ahora la moción formulada por el señor diputado del Gage, para que se invite a concurrir a esta Cámara al señor Ministro de Hacienda.

— Se vota y resulta negativa.

Sr. Presidente — Continúa con la palabra el señor diputado Barros.

Sr. Barros—Recapitulando, señor Presidente, al impugnar la exposición del señor Ministro, aseguraba que había venido solamente con el propósito de demostrar que la ley actualmente en vigencia era buena y debíamos mantenerla; que la Dirección de Caminos había trabajado mucho quizás para llegar a conclusiones prácticas que le permitieran solucionar en lo futuro, el grave problema que le encomendaran. Pero si el señor Ministro de Obras Públicas me hace, con bastante habilidad, el argumento de que la Dirección General de Caminos no existe, el señor Ministro se equivoca. La Dirección de Caminos, existe: lo que no existe en esos puestos, son las personas que lo formaban hasta hace pocos días. Pero esas personas que renunciaron indeclinablemente lo hicieron porque la opinión pública...

Sr. Scotto — ¿Era adivina?

Sr. Barros — No, señor diputado. Yo escucho la opinión pública.

Sr. Scotto — En ese caso, la Comisión de Caminos era adivina.

Sr. Quesada — Ahí está la conveniencia en que estuviera un miembro de la Comisión de Caminos. *(Risas).*

Sr. Presidente — Continúa con la palabra el señor diputado Barros.

Sr. Barros — Decía, señor Presidente, que el concepto público atribuía como motivo de las renuncias, el hecho de la reforma de la ley, por la cual se les iba a sacar de sus funciones infiriéndoles un desaire, aun mayor que el actual; por eso me he referido exclusivamente a la Dirección de Caminos y a esos miembros que han estado allí, en esos puestos y que han realizado todo el trabajo que he puesto en evidencia ante la Cámara y que no he detallado más para no abusar de su paciencia.

El señor Ministro de Obras Públicas quería concretar la cuestión en si el proyecto en discusión era bueno o malo. En mi concepto, el proyecto era malo; no tiene ninguna de las bondades que le atribuye. Por lo pronto, las municipalidades que van a ejercitar su acción dentro de los caminos de sus respectivos partidos, van a tropezar con inconvenientes.

Es necesario que haya una sola dirección para que puedan realizarse las obras de mejoramiento y perfeccionamiento de esos caminos y la construcción de los nuevos, de acuerdo con los estudios hechos en toda la Provincia donde se den los niveles correspondientes para los mismos caminos.

No tiene tampoco la ventaja que le atribuye de la gran economía. En la ley que actualmente está en vigencia, los gastos no son más que los que he dado en la Cámara; no son tan enormes, porque en el presupuesto de la Memoria que tengo a la vista están incluídos muchos gastos que solamente se realizan temporariamente y por una sola vez, como la formación del mapa y gastos que no deben incluirse dentro de lo que corresponde a la Dirección de Caminos, como el sostenimiento y mantenimiento de la fábrica de pedregullo de Sierra Chica, que es una institución que cuando funcione en su completo desarrollo podrá costear sus gastos y hasta proporcionar utilidad, puesto que los adoquines que de allí salgan, podrán ser adquiridos por la Municipalidad de la capital de la República, en lugar de adquirirlos de contratistas particulares, desde el momento que la mano de obra resulta más económica que el pulimento y formación de adoquines por obreros, economía

en cuanto al precio y al trabajo, pues cuesta una tercera parte menos.

Entónces, no resultan, en realidad, exagerados los gastos, que es uno de los motivos fundamentales de la reforma de la ley. Los gastos son reducidos en la medida de lo necesario; y si el Ministerio de Obras Públicas, por su sección correspondiente, va a tomar, desde el momento que se sancione la ley, a su cargo la construcción y reparación de los caminos existentes, no va a poder seguramente, gastar menos. Al informar a la Honorable Cámara de los trabajos que había hecho esa Comisión — porque se dijo que no había trabajado y que lo que había hecho, en realidad, era perjudicar los caminos existentes, en vez de mejorarlos — he traído un recuerdo personal de caminos que he recorrido en compañía del señor diputado Jofré, en un viaje que hiciéramos a Olavarría, admirándonos de la obra de la Comisión, porque hemos recorrido leguas y leguas en automóvil por caminos perfectamente alisados que parecían de asfalto, y, eso que eran de tierra removida; mucho mejor resultarán cuando sean de piedra.

De consiguiente, si el proyecto que estamos discutiendo no va a ser más barato ¿será por lo menos más eficaz la acción del Ministerio de Obras Públicas, que la acción de la Dirección de Caminos? Yo creo francamente que no.

El Ministerio de Obras Públicas es una repartición compleja. Las atenciones del Ministerio tienen que dividirse y subdividirse en infinidad de cosas y asuntos y no podrá dedicar exclusivamente a la vialidad pública la atención preferente y exclusiva que le dedicaban los miembros de la Comisión de Caminos.

Nos dice, por otra parte, el señor Ministro, y voy a terminar, que la Comisión no desaparece, porque en el proyecto de ley que está en discusión se habla en su artículo 3º de una Comisión de Caminos encargada de aconsejar al Poder Ejecutivo en todo lo relacionado con la mejora, ensanche, cierre, desviación o estrechamiento de los caminos generales y parciales, como asimismo establecer todos los medios de comunicación que tengan por base la utilización de esos caminos.

Esa Comisión ¿qué papel va a desempeñar dentro de la nueva ley?

Sr. Ministro de Obras Públicas — ¿Me permite el señor diputado?

Sr. Barros — Con mucho gusto.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Si hubiera leído el proyecto que se va a votar no hubiera hecho esa observación. Ha sido suprimida, por la Comisión del Senado. El señor diputado no ha leído el proyecto y está hablando de él.

Sr. Barros — Eso mismo demuestra la urgencia con que se está tratando este asunto.

Eso nos demuestra que ni siquiera los señores diputados lo han leído.

No he leído el último Diario de Sesiones del Senado.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Así se ha resuelto en el Senado.

Sr. Barros — El señor Ministro debe saber que lo que realiza una Cámara no debe saberlo la otra, según un principio que el señor Ministro conoce.

Sr. Maldonado — Hago moción para que se cierre el debate.

Sr. Barros — Pido que se dé lectura del proyecto, tal cual ha venido del Senado.

Sr. Maldonado — Dejo subsistente la moción.

Sr. de Olaso — ¿Que moción ha hecho el señor diputado Maldonado?

Un señor diputado — Ha hecho moción de que se cierre el debate.

Sr. Barros — No he terminado.

Sr. Presidente — Lo que está en discusión es el artículo primero del proyecto.

Sr. Barros — Yo pedí permiso para ocuparme de este proyecto...

Sr. Presidente — Por esa razón manifesté al señor diputado de que si la Cámara no hacía observación se iba a dar lectura de los artículos.

Varios señores Diputados — Que no se lea.

Sr. Barros — Pido que se lea íntegro el proyecto.

Sr. Presidente — Permítanme los señores diputados; como hay objeciones por parte de algunos señores diputados, será necesario que la Cámara resuelva si se va a dar lectura del proyecto. Se va a votar.

— Así se hace y resulta negativa.

Sr. Presidente — Continúa la discusión y con la palabra el señor diputado Barros.

Sr. Barros — En definitiva, señor Presidente, y ante la negativa a que se dé lectura a este proyecto, no voy a poder tampoco darle ni siquiera una ligera lectura; pero me voy a referir a las últimas palabras pronunciadas por el señor Ministro de Obras Públicas.

Dice el señor Ministro, que la Comisión de Caminos ha sido suprimida por la última sanción del Senado. Muy bien. Entonces a qué Comisión se refería el señor Ministro, cuando decía que no había desaparecido por la ley? Es una incongruencia que no me explico.

Por otra parte, no tiene importancia y no me voy a ocupar de ella; voy a terminar sencillamente pidiendo a la Honorable Cámara que rechace el proyecto del Poder Ejecutivo. Nada más.

Sr. Presidente — Se va a votar.

Sr. del Gage — Pido la palabra.

Varios señores Diputados — Se está por votar.

Sr. Barros — Pido que se declare libre el debate.

Sr. Presidente — El debate es libre, porque se trata de la discusión en particular.

De manera que no hay necesidad de hacer ninguna declaración a este fin. Se va a votar el artículo primero del proyecto.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente — Se va a leer el artículo segundo.

— Se lee:

Art. 2º La superintendencia técnica y administrativa de los caminos generales y parciales de la Provincia, estará a cargo de una sección que se denominará «Dirección de Puentes y Caminos», dependiente del Ministerio de Obras Públicas, y será la encargada de proyectar y ejecutar las construcciones, desviaciones, rectificaciones, etc., de los mismos.

Sr. Presidente — Puede observarse.

Sr. González Bonorino — ¿Quién designa esta Comisión?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Es Dirección; que la designa el Poder Ejecutivo.

Sr. Ruiz Guiñazú — ¿Creando nuevos empleos?

Sr. Barros — Indudablemente.

Sr. Ministro de Obras Públicas — En reemplazo de los de la Dirección de Caminos.

El señor diputado Guiñazú que conoce probablemente el presupuesto y las instituciones de la Provincia, sabe que el Ministerio de Obras Públicas está organizado en forma de Direcciones. Hay una Dirección de Arquitectura, otra de Obras Sanitarias, otra de Pavimentos...

Sr. Ruiz Guiñazú — No confundamos. Una cosa es lo que yo sé y otra lo que debe decir el Ministro; sobre las explicaciones que le soliciten...

Sr. Ministro de Obras Públicas — El Ministro no absuelve posiciones, en términos jurídicos...

Sr. Ruiz Guiñazú — Es que deseo que me aclare...

Sr. Ministro de Obras Públicas — El Ministro no puede recibir preguntas en esa forma.

— Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Ruiz Guiñazú — ¿En qué forma quiere que haga la pregunta?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Voy a tener que ser un poco más amplio, porque el señor diputado que conoce la legislación de la Provincia...

Sr. Ruiz Guiñazú — No me alcanza la suficiencia mental del señor Ministro ni a la forma en que me expreso ni por la cultura que exteriorizo. Lo que quiere el señor Ministro es buscar efectos oratorios y pretende asustarnos o cuando menos impresionarnos.

Sr. Ministro de Obras Públicas — El que pretende asustar es el señor diputado; yo creo que ha errado el rumbo y que debe ser más modesto para ser más eficaz, sobre todo cuando se cree tener verdaderas condiciones positivas para desempeñar puestos públicos.

Es hasta lamentable, señor Presidente, tener que decir que no he venido a la Cámara a pretender hacer una imposición ni a asustar al señor diputado.

Sr. Ruiz Guiñazú — A mí no me asusta el señor Ministro.

Sr. Palacios — Lo del susto va por cuenta del señor diputado.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Precisamente, he concretado solamente al señor diputado, porque jamás me he podido imaginar que a la Cámara se le pudiera ocurrir que venga a asustarla.

Sr. Ruiz Guiñazú — En la forma con que emite su pensamiento y en el concepto protector con que emite su palabra, se dejan traslucir muchas cosas; no crea que va a acallar la voz de un diputado que está perfectamente bien sentado en esta Cámara, y que puede hacer todas las preguntas que crea necesarias con relación al asunto que se debate.

El señor Ministro, en vez de ser gentil y colaborar así en la pronta sanción de este asunto, no hace sino dilatarlo por la forma en que contesta.

Sr. Presidente — Continúa con la palabra el señor Ministro de Obras Públicas, y ruego a los señores diputados se sirvan no interrumpir.

Sr. Ministro de Obras Públicas — He venido, señor Presidente, a dar explicaciones y a ponerme a disposición de la Honorable Cámara; lo he expresado así y me complazco muchísimo en repetirlo, y en ese sentido, contestando a la observación del señor diputado Ruiz Guiñazú, debo decir, que en el presupuesto de la Administración, el Ministerio de Obras Públicas tiene dividido su personal en Direcciones, y que se pretende ahora por este proyecto de ley, encargar de las funciones relacionadas con puentes y caminos a una Dirección análoga a las otras Direcciones.

Es claro, señor Presidente, que esas Direcciones tienen que contar con su director y con el personal de empleados necesario.

Sr. Barros — ¿Qué calcula el señor Ministro que se gastará?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Calculo que se gastarán alrededor de 150.000 pesos anuales, importando esto una diminución considerable con relación a lo que se gasta en la Dirección General de Caminos.

Sr. Ruiz Guiñazú — ¿Me permite el señor Ministro?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Sí, señor diputado.

Sr. Ruiz Guiñazú — Es para inquirirle, si va a someter a la deliberación de la Cámara el personal éste que se va a crear, porque entiendo que el Poder Ejecutivo, habiendo declarado caducas estas leyes, todo ese personal quedará cesante.

Yo le pediría que, como complemento de este proyecto, presente, por su intermedio, el Poder Ejecutivo, el presupuesto del personal que se va a ocupar en esta forma.

Sr. Ministro de Obras Públicas — El Poder Ejecutivo, en este proyecto, en un artículo que está después, solicita autorización para nombrar por los cinco meses de este año el personal necesario para esta Dirección, y en el presupuesto del año que viene, con el tiempo necesario, someterá ese personal a la consideración de la Legislatura, exactamente lo mismo que el otro personal de las otras Direcciones, y a este respecto voy a expresar a la Cámara algo que dije ya en el Senado.

El Poder Ejecutivo se ha encontrado con muchas leyes especiales, autoritativas, que le dan facultad para nombrar empleados, y él tiene el pensamiento de someter, en cuanto sea posible, todos esos empleados a la regularización del presupuesto, porque entiende, como lo expresó el señor diputado Ruiz Guiñazú, que es una facultad legislativa y que los empleos deben ser creados por la Legislatura e incluirse en el presupuesto sus sueldos, y eso mismo es de lo que se trata, pues en un artículo posterior se establece que esto es sólo por los meses que restan del año.

Sr. Ruiz Guiñazú — No estoy satisfecho, porque entiendo que debió empezar por ahí.

Sr. Presidente — El artículo que corresponde al presupuesto de la Dirección, viene más adelante.

Sr. Barros — ¿Quién va a ocuparse de los abrevaderos?

Sr. Ballesteros — Esos son detalles administrativos.

Sr. de Olaso — Y con esas preguntas al Ministro, se mortifica a la Cámara.

Sr. Presidente — Sírvanse no interrumpir los señores diputados.

Sr. Barros — Voy a explicarme.

Por la ley que se deroga, se encomienda a la Dirección para que, de acuerdo con las Municipalidades, hagan la instalación de abrevaderos en los caminos generales, de conformidad a disposiciones que en otra época formulara el ex senador, doctor Sojo.

Sr. Ministro de Obras Públicas — No se ha hecho ninguna.

Sr. Barros — En este artículo segundo no se establece quién va a ocuparse de los abrevaderos.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Oportunamente el Poder Ejecutivo indicará, si lo considera necesario, cuál de sus Direcciones se ocupará de ese punto.

Sr. Presidente — Se va a votar el artículo segundo.

— Así se hace y se aprueba.

— Se lee:

Art. 3º En los casos de apertura, ensanche, cierre, desviación o estrechamiento de caminos generales y parciales, el Poder Ejecutivo resolverá, previo informe de su oficina técnica; y si lo creyera conveniente, de las Municipalidades respectivas.

Sr. Presidente — Está en discusión.

Sr. Barros — ¿Dónde queda la autonomía de las municipalidades cuando en este artículo se dice que, tratándose de caminos generales y parciales, el Poder Ejecutivo resolverá, previo informe de su oficina técnica, y si lo creyese de las municipalidades?

Sr. González Bonorino — Las municipalidades no tienen jurisdicción sobre esos caminos.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Según la ley de cercos y caminos, el Poder Ejecutivo ejercita jurisdicción sobre los caminos generales y parciales, y las municipalidades sobre los caminos vecinales.

Ahora, en el proyecto se establece que se solicitará informes de las municipalidades, si se creyese necesario, y esto es por una razón de concordancia con la municipalidad de cada partido; pero, en realidad, no hay obligación de establecerlo.

Sr. Presidente — Se va a votar el artículo.

— Así se hace y se aprueba.

— Se lee:

Art. 4º Queda facultado el Poder Ejecutivo para designar el personal técnico y administrativo que repute necesario para la organización de la «Dirección de Puentes y Caminos» a que se refiere el artículo 2º, debiendo incluirse dicho personal en la ley de presupuesto para el año 1914.

Sr. Presidente — Está en discusión.

Sr. Ruiz Guiñazú — Creo que no se puede delegar en el Poder Ejecutivo la facultad de designar empleados, sin que esta Legislatura, de antemano, fije la remuneración correspondiente.

Sr. Kennedy — Hay una disposición en la ley de presupuesto que faculta al Poder Ejecutivo, en casos necesarios.

Sr. Ruiz Guiñazú— — Eso está mal; y, por otra parte, un error no justifica otro.

Sr. Barros — ¿Estos empleados se van a nombrar temporaria o definitivamente?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Se van a nombrar hasta que se sancione el nuevo presupuesto en el cual se incluirán.

Sr. Presidente — Se va a votar el artículo en discusión.

— Así se hace y se aprueba.

— Se lee:

Art. 5º El personal de la « Dirección de Puentes y Caminos », como así los demás gastos que demande la construcción y conservación de los caminos, serán costeados con los fondos determinados en el ítem 124 del presupuesto vigente, fondos que desde la promulgación de la presente ley se transferirán a la orden del Poder Ejecutivo.

— Aprobado.

— Se lee:

Art. 6º El Poder Ejecutivo dispondrá que los muebles, útiles y materiales de propiedad de la extinguida Comisión de Caminos, sean recibidos bajo inventario por la Dirección de Puentes y Caminos, que se crea por la presente ley, para ser destinados a los usos necesarios.

— Se aprueba.

— Se lee:

Art. 7º Derógase la disposición contenida en el párrafo tercero del artículo primero de la ley 26 de Octubre de 1911 que dice así: « Veinte por ciento que en concepto de contribu-

ción municipal para el fondo de caminos depositará en el Banco de la Provincia, a la orden de la Dirección General de Caminos ».

Sr. Barros — Pido la palabra.

Para una ligera observación. De manera que los recursos de que va a disponer el Poder Ejecutivo son los mismos que tiene la Dirección de Caminos. ¿Aceptan las municipalidades? Porque en el presupuesto hay una suma en globo.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Me complace manifestar que el Poder Ejecutivo va a tomar lo que resta del año de esa partida que figura en globo, pero que el año próximo traerá un detalle completo y minucioso de cómo se va a emplear esa partida, por concepto de personal, etc.

Sr. Barros — ¿Se puede saber cuánto se le ha entregado a la Comisión de Caminos?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Faltan dos trimestres.

Sr. Quesada — Dos palabras voy a decir para dejar constancia de las razones de mi cambio absoluto en mi manera de pensar. Como en mi actitud hay una contradicción, quiero expresar que la ley de 6 de Octubre de 1909 tuve el honor de despachar la ley creando la Dirección General de Caminos, acompañado por los diputados Cortejarena y Echagüe.

Nada más.

Sr. González Bonorino — Una aclaración respecto de este porcentaje. Por esta ley se determina que queda derogada la disposición del 26 de Octubre de 1911, es decir, que las municipalidades no contribuirán con el veinte por ciento. Durante el año 1913 ¿se les devolverá esas sumas?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Yo entiendo que se les devolverá a las municipalidades, es decir, que se les cobrará sólo hasta la fecha de la promulgación de esta ley.

Sr. González Bonorino — ¿Y respecto de la segunda cuota?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Hasta la fecha de la promulgación de la ley, el señor diputado sabe que las leyes no tienen efecto retroactivo.

Sr. de Elizalde — ¿Dónde van a funcionar las oficinas?

Sr. Ministro de Obras Públicas—En la ciudad de La Plata.

— Aprobado.

— Se lee:

Art. 8º El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley a los fines de su mejor aplicación.

— Aprobado.

— El artículo 9º es de forma.

Sr. Presidente — Es ley; se comunicará al Poder Ejecutivo. Queda levantada la sesión.

— Así se hace, siendo las 5 y 30 p. m.

La ley sancionada, distinta en algunos detalles al proyecto del Poder Ejecutivo, fué promulgada con el siguiente texto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Deróganse las leyes de 8 de Marzo de 1910, sobre creación de la Dirección General de Caminos de la Provincia, y 4 de Noviembre del mismo año, modificando la primera.

La intervención atribuída a la Dirección General de Caminos, en el artículo 4º de la Ley de Presupuesto vigente, queda deferida desde la promulgación de la presente ley, al Poder Ejecutivo.

Art. 2º La superintendencia técnica y administrativa de los caminos generales y parciales de la Provincia, estará a cargo de una sección que se denominará «Dirección de Puentes y Caminos», dependiente del Ministerio de Obras Públicas, y será la encargada de proyectar y ejecutar las construcciones, desviaciones, rectificaciones, etc., de los mismos.

Art. 3º En los casos de apertura, ensanche, cierre, desviación o estrechamiento de caminos generales y parciales, el Poder Ejecutivo resolverá, previo informe de su oficina técnica, y si lo creyera conveniente, de las municipalidades respectivas.

Art. 4º Queda facultado el Poder Ejecutivo, para designar el personal técnico y administrativo que repute necesario para la organización de la «Dirección de Puentes y Caminos», a que se refiere el artículo 2º, debiendo incluirse dicho personal en la Ley de Presupuesto para el año 1914.

Art. 5º El personal de la «Dirección de Puentes y Caminos», como así los demás gastos que demande la construcción y conservación de los caminos, serán costeados con los fondos determinados en el ítem 124 del presupuesto vigente, fondos que, desde la promulgación de la presente ley, se transferirán a la orden del Poder Ejecutivo.

Art. 6º El Poder Ejecutivo dispondrá que los muebles, útiles y materiales de propiedad de la extinguida Comisión de Caminos, sean recibidos bajo inventario por la Dirección de Puentes y Caminos, que se crea por la presente ley, para ser destinados a los usos necesarios.

Art. 7º Derógase la disposición contenida en el párrafo tercero del artículo 1º de la Ley de 26 de Octubre de 1911, que dice así: «Veinte por ciento que, en concepto de contribución municipal para el fondo de caminos, depositará en el Banco de la Provincia, a la orden de la Dirección General de Caminos».

Art. 8º El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley, a los fines de su mejor aplicación.

Art. 9º Comuníquese, etc.

Dado en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, el día primero de Agosto de mil novecientos trece.

LUIS GARCÍA.
M. L. del Carril,
Secretario del Senado.

RODOLFO P. SARRAT.
Carlos Brizuela,
Secretario de la C. de DD.

La Plata, Agosto 4 de 1913.

Cúmplase, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Dirección de Puentes y Caminos fué organizada en la forma que expresan los siguientes decretos:

De acuerdo con la autorización conferida por la Ley de Agosto 4 del corriente, sobre creación de la Dirección de Puentes y Caminos, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Créanse los siguientes puestos:

Un director, con pesos 900 moneda nacional mensuales.

Un subdirector, con pesos 700 moneda nacional mensuales.

Un inspector general, con pesos 700 moneda nacional mensuales.

Tres auxiliares técnicos de primera, con 600 pesos moneda nacional cada uno.

Cuatro auxiliares técnicos de segunda clase, con pesos 400 moneda nacional cada uno.

Dos inspectores ayudantes, con pesos 300 moneda nacional cada uno.

Un jefe de la mesa de entradas, con pesos 250 moneda nacional.

Tres escribientes, con pesos 140 moneda nacional cada uno.

Un dibujante jefe, con pesos 350 moneda nacional.

Un dibujante de primera, con pesos 300 moneda nacional.

Dos dibujantes de segunda, con pesos 200 moneda nacional cada uno.

Tres copistas, con pesos 120 moneda nacional cada uno.

Tres encargados de cuadrillas, con pesos 250 moneda nacional cada uno.

Un encargado de libros, con pesos 350 moneda nacional mensuales.

Art. 2º Siendo necesario proveer a los cargos designados en el artículo anterior, nómbrase:

Director, con carácter de interino, al ingeniero don Abraham Tapia, actual director del Camino afirmado de La Plata a Avellaneda, asignándole, mientras desempeñe estas funciones, un viático de trescientos pesos moneda nacional al mes.

Subdirector, con carácter interino, al ingeniero don Arturo Hoyo, ex ingeniero jefe de la Dirección General de Caminos.

Inspector general, a don Fortunato Damiani.

Auxiliares técnicos de primera, a los ingenieros Gabriel Senat, Víctor Fisher y Ernesto Marty, ingenieros de la extinguida Dirección de Caminos.

Auxiliares técnicos de segunda, a los señores Dante Mordenti, Juan C. Esparraguera y Carlos Mariette, de la extinguida Dirección de Caminos, y a don Manuel J. Costa de Arguibel (hijo).

Inspectores ayudantes, a don José Torti y don Raúl Torres, de la extinguida Dirección de Caminos.

Jefe de la mesa de entradas, a don Gabino M. Leguizamón, de la extinguida Dirección de Caminos.

Dibujante de primera, a don José Cardoso, de la extinguida Dirección de Caminos.

Dibujante de segunda, a don León Irusta Robles, de la extinguida Dirección de Caminos.

Escribientes, a don Marcelo Verdala, de la Dirección de Caminos; a don Aníbal Iparraguirre y a don Miguel N. Molinero.

Encargado de libros, a don Victorio Frattini.

Copista, a don Ricardo Lago.

Encargados de cuadrillas, a don Pedro M. Palomba y Enrique González.

Dibujante jefe, a don Vicente Colón, de la extinguida Dirección de Caminos.

Art. 3º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 6 de 1913.

El Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Nómbrase Secretario auxiliar de la Dirección de Puentes y Caminos, al señor Pedro Cufré con el sueldo mensual de 300 pesos moneda nacional.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 6 de 1913.

Habiendo sido derogada la Ley sobre creación de la Dirección General de Caminos, por la de fecha 4 de Agosto del año corriente, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Hágase saber al Banco de la Provincia, que los fondos depositados a la orden del Presidente y Tesorero de la extinguida Dirección, deberá ponerlos a la orden del Poder Ejecutivo.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 6 de 1913.

No habiéndose hecho entrega, por el Ministerio de Hacienda, a la extinguida Dirección General de Caminos, de las cuotas que le correspondían por el corriente año, de acuerdo con lo establecido por la ley de su creación, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Diríjase nota al Ministerio de Hacienda, para que devuelva al de Obras Públicas los expedientes letra D, números 46 y 318, año 1913, en que se ordena la entrega de fondos, para la extinguida Dirección General de Caminos.

Art. 2º El director de Puentes y Caminos solicitará la suma que sea necesaria, para abonar el personal y gastos de la extinguida Dirección.

Art. 3º Por Contaduría General se liquidará a favor del habilitado de las Direcciones, planilla mensual, a contar de la fecha, por valor de ($ 10.080 m/n) diez mil ochenta pesos moneda nacional, hasta el 31 de Diciembre del corriente año, para el pago del personal y viático del director de la Dirección de Puentes y Caminos.

Impútese al ítem 124 del Presupuesto vigente.

Art. 4º El habilitado de las Direcciones lo será también de la nueva Dirección de Puentes y Caminos.

Art. 5º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 7 de 1913.

Habiendo sido nombrado director de Puentes y Caminos el ingeniero Abraham Tapia, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º El Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas hará entrega a dicho director, bajo inventario, de los expedientes, muebles, útiles, enseres, etc., y los de las zonas.

Art. 2º Procederá inmediatamente a instalar en la Capital de la Provincia, las oficinas.

Art. 3º Igualmente se hará cargo del depósito de materiales.

Art. 4º Deberá levantar una información sobre los jornales que se adeudan en las cuadrillas de caminos, debiendo dar cuenta de su resultado, a la mayor brevedad, al Ministerio de Obras Públicas.

Art. 5º Notificará al personal que queda cesante por el decreto de fecha 6 del corriente, debiendo remitir una planilla demostrativa de lo que se le adeuda a cada uno de estos empleados, hasta el 10 del corriente.

Art. 6º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 7 de 1913.

El Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Nómbrase, provisionalmente, Encargado del Depósito y compra de materiales de la Dirección de Puentes y Caminos, a don Faustino Miñones Serra, con la asignación mensual de ($ 300 m/n) trescientos pesos moneda nacional.

Art. 2º Por Contaduría General se incluirá en la planilla que se manda liquidar a favor de la Habilitación de las Direcciones, la expresada suma, con imputación al ítem 124 del presupuesto vigente.

Art. 3º Comuníquese a quienes corresponda.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 12 de 1913.

Siendo la Dirección General de Rentas la que percibe el impuesto de caminos, es conveniente que sea la misma repartición la que expida los certificados que solicitan los interesados a los escribanos sobre la percepción de ese impuesto, por lo cual, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º La Dirección de Puentes y Caminos hará entrega a la Dirección General de Rentas de los padrones de las propiedades de cada partido, así como también los libros de control de devolución del impuesto referido, a fin de que expida esta última oficina los certificados de que se ha hecho mérito en el exordio de la presente.

2º Interín se incorporen en el presupuesto de la Dirección General de Rentas dos puestos de escribientes, para llenar los registros a que se refiere el artículo 1º; créanse dos puestos de escribientes en la Dirección de Puentes y Caminos, los que prestarán servicio en la primera de las citadas reparticiones, con la asignación mensual de 130 pesos cada uno.

3º Nómbranse, para desempeñar dichos puestos, a don Juan Carlos Dahl y don Raúl Sagastume.

4º Por Contaduría General se incluirá en la planilla que debe liquidar mensualmente a favor de la habilitación de las Direcciones, para el pago del personal de la Dirección de Puentes y Caminos, la suma de doscientos sesenta pesos moneda nacional, para el abono de los nombrados; imputándose al ítem 124 del presupuesto vigente.

Comuníquese a quienes corresponda e insértese en el Registro Oficial.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 19 de 1913.

En vista de la nota que precede, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Aprobar el viático diario para los empleados de la Dirección de Puentes y Caminos, cuando se encuentren en comisión, en la siguiente forma: subdirector, pesos 10 moneda nacional; inspectores y empleados técnicos, pesos 8 moneda nacional; encargados de cuadrillas, auxiliares, escribientes y otros empleados inferiores, pesos 6 moneda nacional.

Comuníquese a quienes corresponda y pase a Contaduría General, para su conocimiento.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

Organizada la Dirección de Puentes y Caminos, de acuerdo con la ley respectiva, el Poder Ejecutivo se preocupó de poner en marcha esa Dirección para que pudiera prestar los servicios más eficientes.

El Gobernador y su Ministro pensaban que lo más conveniente para realizar una obra grande, sería la concordancia con la Comisión Nacional encargada de construir caminos de acceso a las estaciones de ferrocarril.

La extinguida Dirección, a la cual debe hacérsele esta justicia, tuvo el mismo punto de vista, habiendo pensado en idéntica concordancia.

La Comisión Nacional tiene, de acuerdo con la «Ley Mitre», la obligación de construir los referidos caminos de acceso, y tiene también recursos propios que entregan las empresas ferroviarias.

El camino es el complemento del ferrocarril. Sin aquél, los productores no pueden llevar sus productos a las estaciones con los quebrantos consiguientes en la economía general.

Trabajando aisladamente, la Provincia y la Nación, los resultados no se percibirán tan pronto y los esfuerzos de una y otra parte deberán redoblarse. Aunando sus elementos, se obtendrá un éxito inmediato.

La forma es bien sencilla.

La Provincia tiene piedra abundante en las canteras de Olavarría. La maquinaria para fabricar pedregullo y adoquín está instalada, y la mano de obra es barata y también abundante, puesto que la proporcionan los penados del presidio de Sierra Chica.

La piedra para pavimentar o macadamizar puede ser así proporcionada por la Provincia sin mayores inconvenientes. Las empresas ferroviarias pueden transportar ese material adonde sea necesario, y tanto la Nación como la Provincia pueden aplicar sus fondos para la construcción de caminos con ese material.

Si tal concordancia, ya planteada por el Gobernador Ortiz de Rozas, se asegurase, podría decirse que este problema casi insoluble de los caminos en la Provincia, entraría en vías de resolución.

CAMINOS DE ACCESO

La Plata, Julio 26 de 1913.

Atento el informe que precede de la Inspección del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y

CONSIDERANDO:

1º Que la zona que atraviesa la citada línea férrea desde el partido de Veinticinco de Mayo hasta el límite de la Provincia por la subdivisión de la propiedad que en ella se ha verificado

y por la intensidad de la producción, necesita la apertura de nuevos caminos que acorten el recorrido por carro hasta las estaciones de los ferrocarriles, disminuyendo así, el precio de los transportes.

2º Que además, la apertura de caminos impuesta por las circunstancias anteriores, se impone también como el medio más eficaz para acrecentar el tráfico de la línea del Estado.

3º Que la apertura de los caminos laterales a ambos lados de la línea, disminuirán, además, hasta casi anularlas, las probabilidades de incendio de campos por chispas de las locomotoras, con evidente beneficio para los productores y para la línea, que no tendrá que abonar por este concepto, indemnizaciones de ningún género.

4º Que el Fisco de la Provincia no tendrá que abonar suma alguna por concepto de expropiaciones de los terrenos, ya que tanto la ley de Agosto 14 de 1871, en su artículo 18, como la de Noviembre 15 de 1876, en su artículo 9º, y la de Diciembre 26 de 1878, en su artículo 13, que rigieron la venta por el Fisco de los terrenos afectados por la presente resolución, establecieron sobriamente que los propietarios no podrían exigir indemnización por la apertura de los caminos, cuando el incremento de la población así lo exigiera.

5º Que es evidente que desde el año 1878 hasta la fecha, dicho incremento de población se ha producido en proporción más que suficiente para justificar la adopción de las medidas que el Poder Ejecutivo toma en la parte dispositiva del presente.

6º Que a pesar de las urgencias en adoptar este temperamento, es justo no perjudicar a los productores de los terrenos que hayan sido destinados al cultivo, antes de la publicación de la siguiente resolución, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º Notificar a los propietarios cuya nómina se acompaña a la presente en planilla por separado, que en el término de sesenta días, a partir de la notificación, deben retirar los alambrados de división de campos que concluyen en el alambrado de la línea férrea provincial, en forma que quede un camino expedito de doce metros cincuenta centímetros a cada uno de los lados del Ferrocarril, reservándose el derecho de ampliación

si fuere necesario, de conformidad a lo establecido por el artículo 3º de la ley de 11 de Octubre de 1889.

2º Notificar, además, a aquellos que tengan estaciones en sus campos, que deben dejar los caminos de acceso necesarios, para que los propietarios linderos tengan las comunicaciones más directas con las estaciones.

3º En el acto de verificar la notificación, los propietarios podrán hacer constar que parte del camino ha sido ya sembrado, estableciendo, además, en qué épocas calculan hacer la recolección, lo cual constituirá la única excepción de carácter provisorio que podría oponerse a la ejecución de la presente resolución.

4º Todos los propietarios cuyas tierras estén comprendidas en la excepción del artículo anterior, deberán dar cumplimiento a la resolución dentro de los quince días de la recolección de la cosecha.

5º Las notificaciones deberán ser llevadas a cabo por los Jueces de Paz de cada partido, y además de la notificación personal, se fijará en el edificio del juzgado una lista de los propietarios afectados por la presente resolución, para la completa publicidad del mismo.

6º En caso de morosidad por parte de los propietarios en el cumplimiento de lo que se dispone, el Poder Ejecutivo, mandará realizar este trabajo por las cuadrillas de caminos y por cuenta de los que no hubieran dado cumplimiento.

7º Remítase a los distintos juzgados de paz, copia de la nómina de propietarios que pertenecen a los partidos en que ejercen sus funciones, y de la presente resolución, a los efectos de las notificaciones que en ella se disponen.

8º Comuníquese a quienes corresponda.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 11 de 1913.

En vista de la nota que precede, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Pase a la Dirección de Hidráulica, para que se intime a la Sociedad Franco Argentina de Caminos, que dentro del término de quince días de notificada la presente, debe de proceder al levantamiento y reconstrucción de todo el afirmado de la faja izquierda de la calle 7, cuyo hormigón está construído con cemento «Old Castle» bajo apercibimiento de que si no diera cumplimiento a lo ordenado se mandará ejecutar este trabajo por administración, descontándosele su importe del 5 por ciento, retenido en garantía.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

TELÉGRAFO

TELÉGRAFO

El Poder Ejecutivo por diversas resoluciones y en diferentes épocas había autorizado a distintas personas para usar oficialmente el telégrafo. Un folleto impreso de quince páginas con un adicional manuscrito distribuído en las diversas oficinas, contenía los nombres de las personas y la lista de los funcionarios que podían usar gratuitamente del telégrafo.

Para regularizar esta situación, el Poder Ejecutivo se propuso limitar el uso del telégrafo sin cargo a los funcionarios y personas a las cuales era necesario otorgar este privilegio, con lo cual se descargaría de una tarea sin compensación a las oficinas del telégrafo y se facilitaría el servicio público, a causa del menor trabajo oficial.

Con ese objeto se dictó el siguiente decreto:

La Plata, Julio 26 de 1913.

Visto el informe remitido por la Administración del Telégrafo de la Provincia, a requisición de este Ministerio, del cual resulta que, por diversas disposiciones administrativas, se ha concedido el uso oficial del mismo a numerosos funcionarios, comisiones y personas, y

CONSIDERANDO:

1º Que el uso del telégrafo sin cargo, cuando se concede en forma excesiva, aumenta el trabajo de la administración y perjudica el servicio de la misma;

2º Que ese incremento de labor determina la demora de los despachos particulares y aleja una concurrencia interesante para el incremento y prosperidad del Telégrafo provincial;

Que es necesario, por tanto, conceder el uso oficial del telégrafo, solamente a los más altos funcionarios del Estado y reservarlo, además, para las comunicaciones urgentes, usando en los otros casos del correo;

4º Que la regularidad administrativa impone una medida de carácter general, que limite el uso oficial del telégrafo a las necesidades antes establecidas.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º El uso oficial del Telégrafo, corresponde a los funcionarios siguientes de la Provincia:

Gobernador, Vicegobernador, ministros del Poder Ejecutivo, presidente de la Honorable Cámara de Senadores, presidente de la Honorable Cámara de Diputados y secretarios de ambas Cámaras, presidente de la Suprema Corte, Jefe de Policía, Fiscal de Estado, Director General de Escuelas, secretario del Gobernador.

2º Corresponde, igualmente, a las siguientes autoridades nacionales:

Presidente de la Nación y Vicepresidente de la Nación, ministros del Poder Ejecutivo, ministros plenipotenciarios, presidente del Honorable Senado, presidente de la Honorable Cámara de Diputados, presidente de la Suprema Corte, arzobispo de Buenos Aires, obispo de La Plata, obispo auxiliar de La Plata, jueces federales de la provincia de Buenos Aires.

3º Concédese, también, de acuerdo con el decreto de fecha 7 de Mayo de 1884, al fundador de La Plata, doctor Dardo Rocha.

4º Corresponde el uso oficial del Telégrafo, con las tramitaciones que se consignan, a los siguientes funcionarios:

Auxiliares de Policía, cuando queden al frente de destacamentos o salgan en comisión, y únicamente para despachos de servicio con carácter urgente.

Agentes de Policía, en las mismas condiciones anteriores.

Comisario de Ordenes e Inspector General de Policía, para comunicaciones urgentes del servicio.

Comisarios de Policía, en las condiciones antes enunciadas.

Director General de Rentas, Subdirector e Inspectores de

Campaña, para entenderse con autoridades y empleados en asuntos de servicio urgente.

Director General del Registro Civil, para comunicarse con autoridades o empleados en asuntos administrativos urgentes.

Director de la Penitenciaría de Sierra Chica, o quien lo reemplace, para comunicarse con el Ministro de Gobierno o Policía, en asuntos administrativos de urgencia.

Director General de Salubridad, para entenderse en asuntos administrativos urgentes con autoridades o empleados a las órdenes de la misma.

Director General de Estadística, en asuntos oficiales de suma urgencia.

Encargados de las Oficinas de Identificación en los Departamentos judiciales, para comunicarse con la Policía o los jueces en casos de urgencia.

Empleados de la Dirección de Salubridad en comisión, para asuntos de servicios urgentes y en fórmulas selladas por la Dirección.

Encargados de las Cárceles de La Plata, para dirigirse a los Jueces departamentales.

Jefes de Registro Civil de los diversos partidos, para consulta urgente a la Dirección.

Inspectores de la Dirección General de Escuelas, cuando se encuentren en viaje y sólo para dirigirse al Director General.

Intendentes y Comisionados Municipales, para contestar en caso de serles requerida la respuesta en esa forma, al Gobernador y Ministros.

Inspectores de caminos, sólo para contestar al Ministro de Obras Públicas.

Jueces del Crimen, para asuntos del servicio que consideren urgentes, en fórmulas selladas, autorizadas por el secretario.

Jueces en lo Civil y Comercial, en las condiciones anteriores.

Jueces de Paz y sus reemplazantes legales, para asuntos de servicio urgente, en fórmulas selladas, autorizados los despachos por el secretario.

Presidente del Comicio, para dirigirse al Gobernador, Ministros, Jefe de Policía y Junta Electoral.

Presidente de la Junta Electoral de la Provincia.

Presidente del Banco de la Provincia, para dirigirse en casos de urgencia a las sucursales de la casa matriz, de la casa central y viceversa.

Presidente de la Caja de Ahorros, para dirigirse a los valuadores en asuntos de servicio.

Subcomisarios de Policía, cuando reemplacen a los comisarios, y para los mismos casos en que aquéllos pueden usarlo.

Sargentos de Policía, cuando estén al frente de destacamento o salgan en comisión, para dirigirse en caso de urgencia a superiores o subalternos.

Secretarios instructores sumariantes, para dirigirse con motivo de los sumarios que instruyan a las autoridades.

Secretario del Banco de la Provincia, para dirigirse a las casas central y matriz, a las sucursales y viceversa, en asuntos urgentes.

Valuadores de rentas, para comunicarse con la Dirección General, en casos de urgencia.

4º A excepción de S. E. el señor Gobernador, Vicegobernador, Ministros, Jefe de Policía, Comisarios y Dirección de Rentas de la Provincia, debe cobrarse la tasa correspondiente a otras líneas, si los demás autorizados presentan despachos que deban cursar otras empresas.

Exíjase el sello respectivo en todo despacho que se presente como oficial, además de la firma y el cargo del funcionario o empleado.

5º El presente decreto será comunicado por intermedio de los respectivos Ministerios a todas las reparticiones a las cuales se concede el uso oficial del telégrafo, a efectos de su cumplimiento.

6º Comuníquese a quienes corresponda.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

DIRECCIÓN DE AGRICULTURA Y GANADERÍA

SU ORGANIZACIÓN

La Plata, Agosto 18 de 1913.

Visto que la Ley de Presupuesto vigente consigna diversas partidas destinadas a sostenimiento de instituciones agrícolas, de oficinas que deben prestar atención muy preferente a estos

estudios y de personal técnico para atender servicios relacionados con la agricultura y ganadería, y —

CONSIDERANDO:

Que la eficacia de todos estos servicios sería más intensa y evidente mediante una ordenada organización que agrupe reparticiones de finalidad concordante, facilitando así las gestiones de la administración de las instituciones y del público;

Que la Ley de 29 de Octubre de 1910, promulgada en Noviembre 3 del mismo año, dispone la creación del Departamento de Agricultura y Ganadería, incorporándole dependencias existentes y las que respondan a un fin, comprendido en aquella creación;

Que es urgente organizar este Departamento destinado a estudiar, atender y resolver cuestiones que interesan fundamentalmente el progreso económico de la Provincia, adoptando para su funcionamiento las disposiciones reglamentarias que deben dictarse, de acuerdo con el artículo 6º de la recordada ley;

Que mientras llega la oportunidad de incluir ordenadamente esta repartición en la Ley de Presupuesto, para el año próximo, deben ser satisfechas medidas de orden y de mejor servicio, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Organízase el Departamento de Agricultura y Ganadería de la Provincia, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, incorporando a él las siguientes reparticiones, oficinas y empleados:

a) Sección Veterinaria de la Dirección General de Salubridad Pública.

b) Escuela de Fruticultura de Dolores.

c) Escuela de Avicultura de La Plata.

d) Chacra Experimental de Patagones.

e) Viveros Forestales de Cazón y Baradero.

f) Laboratorio y demás elementos de la actual Dirección de Agricultura y Ganadería.

g) El jefe de Agricultura y Ganadería, el médico veterinario, el ingeniero agrónomo, el agrónomo paisajista, el inspector de viveros, el inspector y el subinspector de

agricultura y dos ordenanzas del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 2º El Director del Departamento de Agricultura y Ganadería solicitará los elementos necesarios para instalación y buen desempeño de las tareas que le competen.

Art. 3º Serán funciones del Departamento de Agricultura y Ganadería:

a) Asesorar a los Ministerios, reparticiones, municipios, instituciones y particulares, sobre cuestiones relacionadas con los cultivos o la cría del ganado, la sanidad animal o vegetal, las industrias derivadas, etc.

b) Proyectar, organizar y dirigir la instrucción agropecuaria.

c) Estudiar, resolver y fomentar todas las mejoras que respondan al progreso de la producción, estableciendo las causas retardatrices y los medios para eliminarlas.

d) Investigar y hacer conocer permanentemente el estado y desarrollo de la agricultura, la ganadería y las industrias agrícolas en la Provincia, publicando boletines explicativos y comentados.

e) Vulgarizar o generalizar procedimientos, plantas y animales que beneficien en alguna forma la explotación rural y distribuir cartillas que consulten los adelantos de la producción, de acuerdo con el ambiente físico, económico e intelectual.

f) Vigilar y mantener la salubridad animal y vegetal en la Provincia, observando el movimiento de unidades que pudieran perjudicarlas, aconsejando los medios para su conservación e interviniendo en la forma que fuere conveniente.

g) Proponer las medidas que faciliten la introducción y uso de vegetales, animales, maquinaria, etc., convenientes para el progreso zootécnico, agrícola e industrial, así como las medidas que conduzcan a un perfeccionamiento de los existentes.

h) Ejecutar todo lo relativo a concursos, exposiciones y museos.

Art. 4º El Departamento de Agricultura y Ganadería constará de una dirección, a la cual corresponden las secciones: Secretaría, Archivo, Administración, Contaduría, Biblioteca y dos divisiones organizadas así:

a) División de Agricultura, que corresponderá:

Economía, Estadística y Fomento, Enseñanza Agropecuaria, Botánica y Zoología aplicadas, Agronomía, bosques y viveros; química y tecnología, ingeniería rural.

b) División de Ganadería, a la que pertenecen:

Policía Sanitaria e Higiene, Bacteriología, Importación y Exportación, Zootecnia y Fomento Pecuario.

Art. 5º En todos los casos que sea requerida la opinión del Departamento de Agricultura y Ganadería, el Director dará a las dos divisiones, para que establezcan las condiciones de su especialidad aplicables a la cuestión.

Art. 6º Mientras la Ley de Presupuesto no provea los cargos necesarios, los servicios serán atendidos con el personal actual, correspondiendo a los respectivos jefes de división las tareas de las secciones vacantes, además de las que le son propias.

Art. 7º En cumplimiento de este decreto, el Jefe de Agricultura y Ganadería elevará a la mayor brevedad posible un informe proponiendo la distribución del personal y detallando las tareas concernientes a cada uno. Asimismo, remitirá al Ministerio de Obras Públicas el proyecto de reglamentación general e interna del Departamento y de sus dependencias, para conocimiento, estudio y aprobación.

Art. 8º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

POLÍTICA FERROVIARIA

POLÍTICA FERROVIARIA

Cuando el señor Ortiz de Rozas asumió el Gobierno de la Provincia, las empresas de los ferrocarriles del Sud y del Oeste tramitaban la fusión de sus líneas. La forma en que se gestionaba la ley, importaba para la Provincia el monopolio de los transportes por esas poderosas empresas.

El Gobierno de la Provincia que tiene un ferrocarril y que debía prever la expansión del mismo, iba a encontrarse, sancionada esa ley, en la imposibilidad de ampliarlo y desarrollar la política iniciada en 1906 y abandonada después, seguramente por no haberse penetrado los hombres del gobierno de la importancia que tenía el asunto.

El señor Ortiz de Rozas dispuso, por eso, que su Ministro de Obras Públicas requiriera de los representantes de la Provincia en el Congreso Nacional, la atencion que demandaba el punto, y a esos efectos se pasó la siguiente nota (1):

Señor Senador Nacional.....

Distinguido señor:

Informado de la sanción del Honorable Senado Nacional y despacho de la Comisión de Obras Públicas de la Honorable Cámara de Diputados, de fecha 7 de Diciembre de 1912, la pri-

(1) La redacción de la misma se debe al señor senador nacional doctor Joaquín V. González, autor durante el Gobierno del señor Arias de la comunicación que se pasó al Poder Ejecutivo de la Nación y que fué contestada por el ex Ministro, señor Ramos Mexía.

mera, y de 25 de Julio próximo pasado el segundo, el cual se halla inserto en la Orden del Día, número 12, y teniendo en cuenta los trazados y zonas ocupadas por los ferrocarriles de propiedad o jurisdicción de la provincia de Buenos Aires, y el desarrollo que ellos deben tener de acuerdo con su propio plan y las ideas que al respecto existen en el seno de este Gobierno, he creído que debía dirigirme a los señores representantes de la Provincia en el Congreso, para llamar su atención sobre el referido proyecto de ley, en la parte que afecta las líneas férreas en explotación o construcción, y la expansión necesaria de las mismas dentro de su propio territorio.

Si bien existe una diferencia sensible entre el proyecto del Honorable Senado y el de la Comisión de la Honorable Cámara de Diputados, en cuanto el primero dispone que « en los trazados y cruces sobre otras líneas, que serán indispensables para llenar estas condiciones, el Poder Ejecutivo dejará en salvo en lo posible la zona esencial de influencia de las otras líneas », inciso suprimido en el despacho de la Comisión de Obras Públicas, con todo, no puede dejar de advertirse la excesiva generalidad e imprecisión de los términos en que se halla expresada la autorización a las empresas fusionadas para «construir, de conformidad con la Ley 5315, mil quinientos kilómetros de vías que deberán tener como condiciones principales, favorecer el intercambio, disminuir recorridos y ligar las líneas de los dos sistemas para facilitar el tráfico hacia los puertos situados en la zona que sirven», sin que aparezca suficiente la garantía que parece ofrecer el segundo párrafo del artículo 4º, según el cual « el trazado de los mil quinientos kilómetros de vías será convenido por la Compañía con el Poder Ejecutivo y sometido a la aprobación del Honorable Congreso ».

Basta considerar un instante el alcance sobre el terreno de los desarrollos enunciados en el primer párrafo de dicho artículo 4º, y la inmensa zona de la Provincia ocupada por las líneas de las dos empresas que tratan de combinarse, para comprender hasta qué punto debe este Gobierno tratar de evitar que su propio plan de desarrollo ferroviario, que, en concordancia y correlación con el sistema nacional, debe tener igualmente un campo, zona o región compatibles con sus legítimos intereses, no quede obstruído por las futuras líneas de la fusión, e inhibida la

Provincia para dar mayor vigor y seguridad al tráfico de que depende la subsistencia de sus ferrocarriles propios y el fomento de los intereses públicos que con ellos se ha tenido en vista crear o favorecer.

La política ferroviaria de este Gobierno se ha inspirado siempre en los más altos principios de cooperación y armonía entre la acción nacional y la provincial en materia de ferrocarriles, como de cualquiera otra, y aunque se hubiese llegado a atribuirle propósitos de un exclusivismo regresivo, puede afirmar que en ninguna circunstancia ha abandonado el camino de las soluciones constitucionales que, al tender a robustecer y consolidar la autoridad de la Nación, que es garantía común de todas las provincias, se fundan en el recíproco respeto de la esfera de acción conferida a la primera y reservada a las segundas, para la prosecución de su prosperidad interna, como estados autónomos dentro de la indisoluble unión federativa de todos ellos. Así pues, en el presente caso, en que se proyecta acordar a una compañía privada, bajo la jurisdicción nacional, no es el ánimo del Gobierno de la Provincia poner impedimento alguno a la construcción de las nuevas líneas de que habla el artículo 4º del despacho, sino una aspiración que cree ajustada a las inconcusas prescripciones constitucionales, a que en el texto de la ley en trámite se deje en salvo, con la claridad debida, los derechos de la Provincia, en cuyo territorio se extiende la casi totalidad de la red ferroviaria de las empresas combinadas, para extender y completar sin reatos insalvables las líneas que ella ha construído, construye y proyecta construir para la realización de su propio plan económico relacionado con ellas.

No es un paso aventurado sobre esa vasta esfera en que se extiende la alta jurisdicción nacional el que pretende dar el Gobierno de la Provincia con esta observación, porque, como él lo ha justificado ya varias veces en documentos públicos, sus facultades están en igual medida consignadas en la Constitución Federal, respecto a la concesión y construcción de líneas férreas dentro de su propio territorio, sino que, al formular su modo de ver este problema, cree hallarse en lo justo al velar por la integridad de sus poderes y aun al reclamar, como en justicia podría hacerlo, que se tuviese en cuenta en el texto mismo de la ley, la existencia de los ferrocarriles de propiedad

o jurisdicción de la Provincia con sus indispensables desarrollos, de acuerdo con la idea fundamental de su establecimiento.

Ya sea que se consigne en el texto de la ley, en forma conveniente, la debida intervención del Gobierno de la Provincia en la fijación de los trazados de las nuevas líneas que se proyecta autorizar en favor de las empresas del Sud y del Oeste, ya se determinen y expresen de antemano cuáles deben ser esos trazados y sus respectivas zonas de influencia inmediata, lo que este Gobierno procura es evitar los conflictos probables entre una y otra jurisdicción, con su séquito de molestias y pérdidas positivas, y llegar de antemano a la solución constitucional aconsejada por la jurisprudencia, la razón práctica y el más directo sentido de las cláusulas constitucionales pertinentes, esto es, el acuerdo previo respecto a los trazados de las respectivas líneas, el cual ningún inconveniente puede ofrecer siempre que el propósito de uno y otro gobierno sea, como no puede menos de serlo, el de consultar, al fijarles los intereses combinados de la Nación y de la provincia de Buenos Aires u otras provincias, en cuyo territorio se extienden sus redes, y cuyas fuentes de producción han de alimentar su tráfico y constituir la base de sus utilidades y lucro comercial.

No dudo que al entrar en la discusión del despacho de la Comisión de Obras Públicas, el señor senador ha de tomar en cuenta las breves y someras consideraciones anteriores, inspiradas, vuelvo a manifestarlo, en la convicción de cumplir un deber de previsión defensiva de los intereses de la provincia de Buenos Aires, relacionados con sus líneas férreas propias, en el más decidido propósito de prevenir los conflictos de hecho o judiciales, y los perjuicios inherentes a toda sanción de esta índole y forma, y con el fin de contribuir, por su parte, aleccionado por recientes experiencias, a que esta grave cuestión tenga de antemano fijadas las bases de una solución fácil, justa y armónica entre las dos jurisdicciones, y la de procurar obtener en el despacho referido las enmiendas pertinentes para dejar en salvo los trazados y zonas respectivas de los ferrocarriles de la Provincia.

Será para mí un motivo de verdadera satisfacción el coincidir a este respecto con el parecer del señor senador, pues, en ese caso, tiene la seguridad de que la Honorable Cámara a

que pertenece, al votar el proyecto, lo hará, al menos, con pleno conocimiento de lo que este Gobierno cree ser la expresión de las más elevadas conveniencias públicas de la Provincia.

Saluda al señor senador con toda su consideración y estima.

RODOLFO MORENO (HIJO).

La acción del Gobierno no se redujo a esa nota. Amparada en la doctrina de la prioridad, resolvió, de acuerdo con la Comisión de Obras Públicas del Honorable Senado, presidida por el señor ingeniero don Andrés T. Villanueva, trazar el plan definitivo del ferrocarril provincial e incluirlo en la ley proyectada sobre ampliación de ramales.

Con la decidida colaboración del ingeniero Villanueva y aprovechando el trabajo que de tiempo atrás había realizado el ingeniero don Enrique de Madrid, se llegó a formular un despacho definitivo.

Las piezas de los debates, van a continuación:

HONORABLE CÁMARA DE SENADORES

SANCIÓN EN GENERAL

Sr. Presidente — La Cámara ha resuelto tratar en el día de hoy el proyecto relativo al aumento de emisión de bonos para la construcción de nuevos ramales del Ferrocarril Provincial al Meridiano V.

— Se pone en discusión en general.

— Se lee:

La Plata, Agosto 12 de 1913.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Obras Públicas ha estudiado el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo, por el que se amplía en diez millones de pesos oro sellado las autorizaciones conferidas al mismo por leyes anteriores, para emitir bo-

nos cuyo importe se destina a la construcción de nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en la siguiente forma:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Modifícase el artículo 1º de la ley 18 de Octubre de 1907, que quedará en la forma siguiente:

«Autorízase al Poder Ejecutivo para construir una red de ferrocarriles de trocha de un metro, con el siguiente trazado:

a) Ramal que arrancando de un punto conveniente comprendido entre el pueblo de Saladillo y el Arroyo del mismo nombre, de la línea del Ferrocarril Provincial de La Plata a Meridiano V, y pasando por los partidos de Alvear, Tapalqué y General Lamadrid, llegue hasta el puerto de Bahía Blanca; con un ramal a la ciudad de Olavarría, Sierra Chica y canteras de Sierras Bayas y otras de la proximidad que el Poder Ejecutivo juzgue conveniente servir con este ramal.

b) De La Plata a Avellaneda, con ramales al Mercado Central de Frutos y a la Tablada general de hacienda.

c) De las proximidades del kilómetro 460 de la línea ya construída, hasta el Meridiano V.

d) De Olavarría, por Tandil y Balcarce, hasta Mar del Plata; con un ramal que, arrancando de las proximidades del Tandil, llegue hasta Necochea.

e) Desde un punto situado en las inmediaciones de Brandzen, de la línea principal, después del cruce con el Ferrocarril del Sur, y pasando por General Paz, Pila y proximidades de Labardén, hasta llegar a Mar del Plata; con un ramal a Ayacucho.

f) Desde un punto entre Brandzen y Monte, en las proximidades de este último, de la línea principal, entre las dos líneas del Ferrocarril del Sur, en dirección a las estaciones Newton y Cangallo, hasta empalmar con la línea Olavarría a Mar del Plata, con un ramal al Tandil.

g) De Bahía Blanca por el Azul, hasta empalmar con la línea principal entre el Monte y el arranque de la línea *a)*.

h) Ramales de la línea *a)* a Saavedra y Coronel Suárez.

i) Desde un punto pasando el Saladillo, de la línea principal en dirección a las estaciones Recalde, Centeno, Puan, con un ramal paralelo que vaya a Adolfo Alsina.

j) Desde Bahía Blanca hasta la Estación Meridiano V del Ferrocarril del Oeste; con un ramal a Pehuajó.

k) Ramales de la línea *g)* a Pringles y a Tres Arroyos.

l) Ramal de unión entre la línea *g)* y la línea *f)*.

m) Desde La Plata por Dolores, Conesa, Castelli y Coronel Vidal, hasta empalmar con la línea *e)*.

Art. 2º El Poder Ejecutivo hará conocer del Poder Ejecutivo Nacional, y del Honorable Congreso de la Nación, el trazado de la red cuya construcción se ordena por la presente, enviando al efecto copia de los planos que contengan el trazado de la red total.

Art. 3º Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para proceder por medio de las oficinas técnicas de su dependencia o por convenios que podrá celebrar con ingenieros de competencia reconocida, a hacer practicar los estudios de todas las líneas que forman la red total, los que deberán quedar terminados en todo el año 1914 y la construcción a los diez años de terminados los estudios.

Art. 4º Amplíase en la suma de diez y siete millones de pesos oro sellado, las autorizaciones conferidas al Poder Ejecutivo por las leyes de 18 de Octubre de 1907 y 6 de Marzo de 1912, para emitir fondos públicos de (4 ½) cuatro y medio por ciento de interés y (1 %) uno de amortización acumulativa anual, que no podrán ser colocados a un tipo menor del noventa por ciento (90 %), libre de todo gasto o comisión y que se destinan: a la construcción completa de los tres ramales indicados en los incisos *a*, *b* y *c* del artículo 1º; a la adquisición del tren rodante necesario para el servicio de estos ramales; a la ejecución de los estudios de que habla el artículo 3º; al pago del servicio de amortización e intereses de la emisión que se ordena hasta la entrega al servicio público de estos ramales y durante los dos primeros años de la explotación de los mismos.

Art. 5º A los efectos de la autorización conferida en el artículo 3º, relativa a estudios de la red, el Poder Ejecutivo podrá disponer de los fondos a que se refiere el artículo anterior, hasta la suma de quinientos mil pesos moneda nacional y a razón de ciento veinte pesos por kilómetro como máximum.

Art. 6º Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para contratar la construcción, por secciones, de los ramales indicados en los incisos *a*, *b* y *c* del artículo 1º, con una longitud total aproximada de seiscientos veinte kilómetros (620) y la provisión de material rodante correspondiente, con la empresa que, ofreciendo las suficientes garantías de seriedad y reconocida capacidad técnica y financiera, se ajuste en un todo a las disposiciones de la ley de 18 de Octubre de 1907, con las modificaciones que por esta ley se introducen, así como lo preceptuado en el artículo 10 de la presente.

En caso de no ser posible la contratación de las obras en la forma anteriormente establecida, queda facultado el Poder Ejecutivo para sacarlas a licitación pública, de acuerdo con las disposiciones de la ley de 18 de Octubre de 1907, salvo las modificaciones a la misma y a las nuevas disposiciones que por la presente se establecen.

Art. 7º A medida que se vayan terminando los estudios definitivos de los ramales indicados en los incisos del artículo 1º, el Poder Ejecutivo solicitará de la Honorable Legislatura los fondos necesarios para la ejecución de las obras correspondientes y adquisición del material rodante necesario.

Art. 8º Modifícanse los incisos 6º, 11, 12 y 13 del artículo 2º de la ley 18 de Octubre de 1907, en la siguiente forma:

1º El inciso 6º, quedará como sigue:

«6º Los contratistas deberán expresar la cantidad de material rodante que necesiten para la construcción, el que tendrán derecho a comprar por cuenta de la misma y que les será abonado a la conclusión de los trabajos, previa estimación por árbitros y de acuerdo con su estado.

«El resto del material rodante, será entregado listo para prestar servicios en la estación La Plata.

«Es entendido que el servicio del material para la construcción, será empleado única y exclusivamente para esos fines».

2º El inciso 11, se substituirá por el siguiente:

«11. Los bonos podrán ser emitidos en su totalidad o por series, por la casa emisora que de acuerdo entre el Poder Ejecutivo y los contratistas se elija, y en las fechas que se convengan; acreditándose los fondos a favor del Gobierno y depositándolos a su orden en el Banco de la Provincia.

«Los contratistas deberán tomar al firme la emisión de los bonos a un tipo no inferior al noventa por ciento neto, libre de toda clase de gastos y comisiones.

«La emisión se hará en libras esterlinas, francos o marcos, y el bono general será firmado por el representante del Gobierno en la forma adoptada para esta clase de bonos».

3º El inciso 12 queda en la forma siguiente:

«12. El Poder Ejecutivo abonará de los fondos depositados en el Banco de la Provincia, el importe de los certificados mensuales que se entreguen por obras ejecutadas y materiales acopiados, menos el cinco por ciento de dichos certificados mensuales, que se retendrá como garantía de los trabajos ejecutados. El importe de este cinco por ciento, será devuelto a los contratistas cada año».

4º En el inciso 13 se substituirán las palabras *casa depositaria* por *Banco de la Provincia.*

Art. 9º Las demás estipulaciones de la ley de 18 de Octubre de 1907, se conservarán íntegramente, quedando autorizado el Poder Ejecutivo para introducir en el pliego de condiciones — base del contrato a celebrarse — las modificaciones que sean necesarias para el cumplimiento de la misma ley, con las que ahora se establecen y las que, en cuanto a detalles, aconseje la práctica adquirida.

Art. 10. El Poder Ejecutivo cuidará que en las estipulaciones del nuevo contrato y en lo que se refiere a precios unitarios, costo total de la obra y colocación de los títulos, se obtengan las bonificaciones posibles con relación a los contratos anteriores.

Art. 11. En los cruces con los ferrocarriles existentes, se procurará establecer estaciones de empalme con las líneas de

las misma trocha de un metro de la red Provincial; y estaciones comunes de intercambio, con los de distinta trocha.

Art. 12. En los proyectos definitivos para la construcción de las estaciones, se cuidará con preferente atención que éstas estén dotadas del número de galpones suficientes para que, en ningún caso, los productos que esperen vagones queden a la intemperie.

En caso de tener que alquilar galpones a particulares, se hará solamente cuando la capacidad de los destinados al público en general, sean suficientes para llenar la condición anterior.

Art. 13. Comuníquese, etc.

Andrés T. Villanueva, Bartolomé Oliver,
A. Arce Peñalva.

— Ocupan sus asientos en el recinto los señores Ministros de Obras Públicas, doctor Rodolfo Moreno (hijo) y de Hacienda, doctor Alfredo Echagüe.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

Señor Presidente: encargado por la Comisión de Obras Públicas que me honro en presidir, vengo a informar a la Honorable Cámara sobre los fundamentos y motivos que ella ha tenido en vista al aconsejar la sanción del proyecto de ley que los señores senadores conocen. Y si bien difiere con el remitido por el Poder Ejecutivo, lo comprende, sin embargo, dentro del concepto más amplio que hechos recientes obligan a adoptar, tomando disposiciones que, inspiradas en los más sanos propósitos de buena administración, tienden a favorecer con la eficacia posible los intereses generales de la Provincia, resolviendo o encauzando hacia la resolución final el complejo problema de costo de los transportes ferroviarios que, en forma tan inmediata como intensa, hiere las fuentes madres de nuestra riqueza, es decir, la productibilidad de nuestro tan feraz como extenso territorio.

A este complejo y grave problema del tráfico ferroviario, subordinado hasta hoy — puedo decirlo — a la dirección que las empresas particulares le imprimen, al amparo de las leyes protectoras que tanto favorecen el interés de esas empresas, debe sumarse ahora un nuevo factor que hace más urgente e imperioso el deber de procurar la solución de tal problema.

Quiero referirme a las fusiones — realizadas y a realizarse — que se operan entre las más importantes compañías ferrocarrileras que tienen su mejor y más grande zona de explotación dentro del territorio de la Provincia, al amparo de cuyas leyes nacieron y se desarrollaron, dando — de estricta justicia es reconocerlo y consignarlo también — los óptimos frutos que se exteriorizan en la extensión e intensidad alcanzada por nuestra industria agrícola - ganadera.

Estas fusiones de nuestras más importantes empresas ferrocarrileras, marcan definidamente la formación inevitable para un futuro — no muy lejano del vez — de un gran trust ferroviario que monopolizará todos los transportes y de lo que lógicamente resultará que su mayor esfuerzo ha de empeñarse primero en obtener el mejor y mayor rendimiento para los capitales empleados, relegando a un segundo término el que pueda dedicar a favorecer los intereses generales.

Es opinión de la Comisión, y a este concepto obedece el despacho del proyecto del ley que presenta, que el medio único de regularizar la explotación de todas las líneas de ferrocarril en la Provincia, es la creación de la red de Estado, que no crea al capital privado competencias que lo alejen o resientan, y que, como tampoco puede tener, como fines, móviles de absorción ni de lucro, es el único que puede realizar en forma elevada y eficaz las funciones de contralor entre el interés general y el interés privado.

Los partidarios de la industria privada, para la explotación de ferrocarriles, sostienen que esta forma garantiza tanto el interés general como el privado. A juicio de la Comisión, este principio no está basado en la verdad, y pocas consideraciones han de bastarme para demostrarlo.

Supongamos que la producción de una zona alejada de los mercados de transacción se encuentre imposibilitada de realizarse, por las altas tarifas que deban soportar sus productos, y que la empresa particular que sirve esa zona obtenga para rendimiento de su línea, por el transporte de productos ganaderos, un 4 1/2 por ciento, por ejemplo, del capital invertido. Supongamos que el estancamiento de la producción de esa zona desapareciera o fuera factible que eso sucediera si la empresa rebajara en un 10 por ciento sus tarifas aumentando

por este medio en un 30 por ciento la producción de la zona, aunque el rendimiento del porcentaje al capital se mantenga siempre en el 4 $^1/_2$ por ciento, ¿será negocio para la empresa privada aumentar su trabajo para transportar la mayor producción, sin aumentar su utilidad? No, indudablemente. Ella rebajará su tarifa para aumentar la producción sólo en el caso que, por esta rebaja y aumento de trabajo, su utilidad pase a ser del 4 $^1/_2$ al 5 por ciento. Y nada hay por esto que reprocharle, ya que a la confianza de los accionistas sólo puede responder la dirección de la empresa, con estos medios.

Se ve, desde luego, que no está dentro del interés privado fomentar el aumento de la producción, si ésta, a su vez, no responde con el aumento de utilidades a su mayor trabajo. Y esto no es responder al interés general.

Supongamos, como segundo ejemplo, que una empresa particular, tema en cierto punto la competencia de otra; el recurso de la defensa, en tal caso, consiste en aglomerar en tal punto todo el número de vagones necesarios, para que el cargador no pueda sufrir retrasos ni contrariedades que lo hagan buscar la salida de sus productos por las líneas de la otra empresa.

Abandonará, pues, o descuidará, con grave perjuicio para el resto de la zona que esa empresa atraviesa, el transporte de sus productos para atender con preferencia el punto amenazado.

Esto tampoco es responder al interés general, porque no puede decirse que sea tal cuando para restarle trabajo a otra empresa, en provecho propio, deja sin vagones ciertas localidades para acumularlos en el punto competido.

Para qué he de recordar que no hay que soñar que, en las épocas de desastre económico producido por las pestes en los ganados o por las pérdidas de las cosechas, se les pueda ir a pedir que contribuyan, aunque sea en la más pequeña porción, a levantar de la postración la zona que los alimenta, por más y por lo mismo que estas crisis disminuyen sus entradas y llevan la desconfianza a sus consejos de administración.

Otro punto de especial interés para las empresas particulares, es el de mantener los mayores recorridos posibles entre las zonas productoras y los puertos de embarque, conspirando así abiertamente contra el interés general, que es buscar los

menores recorridos por medio de la habilitación del mayor número de puertos posibles.

Es así que aquellas empresas miran con desagrado la apertura de nuevos puertos y desatienden las nuevas relaciones comerciales con ellos, ya que éstos, obligándolas a reducir sus recorridos, hacen disminuir sus entradas y rehacer todo el procedimiento en gran parte del movimiento de sus convoyes.

Basta, creo, lo dicho, para hacer resaltar lo perjudicial que resulta abandonar sin contralor suficiente a la explotación de las empresas particulares, el movimiento comercial de la vasta y rica zona de nuestra Provincia.

Señalaré ahora, aunque sea lo más brevemente posible, para no abusar de la atención de la Honorable Cámara, los argumentos en que la Comisión funda la conveniencia del Ferrocarril de Estado y en cuya implantación funda también la regularización de la tarificación del transporte de nuestros productos, que es poderoso factor del interés general.

Desde luego y como primer argumento, puedo decir con toda seguridad, que la sola implantación de la red provincial, con sus tarifas arregladas para no exceder, después de sus gastos de explotación, a un mayor rendimiento que el del 5 y medio por ciento, necesario para el servicio del capital invertido, porcentaje inferior al del 7 por ciento que la ley nacional permite como utilidad líquida a las empresas particulares, será la primer causa de utilidad para nuestros productores, obligando a éstas a reducir esa diferencia de porcentaje, para igualar las tarifas de nuestra red. Mejora que se acentuará aún más, por el menor recorrido en carros, de las cargas generales y frutos del país.

Producida la fusión de las dos grandes compañías de ferrocarriles, que con su extensa red dominan casi en dos tercios del territorio de la Provincia el tráfico de cargas, llegará para nuestros productores la incertidumbre sobre la nueva forma en que ellos serán tratados por la fusión. Suponen algunos que en vista de las disposiciones de la ley 5315 de la Nación, que marca límites fijos a las ganancias líquidas de las empre-

sas, éstas no pueden tener interés en aumentar sus tarifas por fletes, porque, rebasarían aquellos límites a la utilidad permitida.

Añaden otros la sinrazón de las alarmas, por la dificultad que las empresas tendrían para levantar sus tarifas ante la protesta unánime que un hecho extorsivo de esta índole levantaría en las zonas perjudicadas, después de la larga época de vigencia de tarifas más bajas.

A pesar de estos argumentos, aquella incertidumbre o temor de los productores es, sin embargo, fundada y da a la Comisión uno de los argumentos en que apoya su despacho.

El porcentaje fijado por la ley citada, como límite máximo para la repartición del dividendo, no se rebasa destinando partidas a fondos de reserva; a fondos de previsión; a ejercicio del año financiero siguiente; a gastos de explotación, donde no es difícil acumular no sólo los de renovación del material, sino los de aumento del mismo.

Y si esto es aún insuficiente para no exceder el dividendo citado, todavía queda la inversión de dinero en duplicar o cuadruplicar sus vías, en ciertos trechos; la construcción de viaductos en algunas localidades de mayor población, etcétera, etcétera; gastos todos que, aunque no sean indispensables, inteligentemente buscados encuentran la justificación necesaria y producen los efectos requeridos, enriqueciendo las empresas sin rebasar el dividendo.

Tampoco tiene mayor fuerza el argumento que se refiere a los temores que puedan suscitar en las empresas las protestas del comercio y productores de las zonas que dominan. Me bastará recordar, para demostrarlo así, lo sucedido al fusionarse las empresas del Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, que motivó hasta la intervención del Honorable Congreso de la Nación, y que seguramente, siendo de fecha reciente, los señores senadores lo recordarán también.

Realizada la fusión de las empresas citadas, una de sus primeras medidas fué el establecimiento de una tarifa parabólica, por medio de la que se recargaba el flete dentro de las distancias inferiores a trescientos kilómetros — que es la zona de mayor tráfico — con el pretexto de descargar el correspondiente a mayores distancias.

No se hizo esperar, ante este hecho, la protesta unánime del comercio y productores de la zona perjudicada. Se formó la Liga Comercial, que combatió valientemente esos recargos; intervino el Honorable Congreso Nacional; y sólo conozco de los resultados, señor Presidente, que la Liga Comercial demostró la evidencia que la implantación de aquella nueva tarifa elevaba el flete de los artículos de tienda y ropería entre el 70 y el 300 por ciento; los de almacén y ferretería, entre el 30 y el 200 por ciento; las maquinarias agrícolas, de un 10 a un 90 por ciento; el azúcar, del 25 al 150 por ciento; el carbón de leña, del 20 al 40 por ciento; maderas del país, del 45 al 66 por ciento; haciendas, del 20 al 70 por ciento; el 100 por ciento en el fierro de canaleta; y aumentos también, aunque en muy pequeña escala, a los cereales.

Por esto digo que fundan en verdad, los comerciantes y productores de la Provincia, sus incertidumbres y temores ante la fusión a realizarse, y que, como he dicho antes, entre otras consideraciones que expondré, han motivado el despacho de la Comisión, decidiéndola a proponer, no sólo la construcción de los ramales que la ley 18 de Octubre de 1907 autorizaba, sino que todos los que completan y definen una verdadera red ferroviaria de Estado, que lleve a todas las zonas de la Provincia, por el medio único posible, ese regulador permanente y benéfico de las tarifas para los transportes, que hasta hoy, y al fin de cada año, se traducen en gruesas sumas extraídas a nuestra riqueza pública.

Una red de ferrocarril de Estado, establecida con el concepto inempañable de sus altos fines, articulada con líneas que al ejecutarlas haya sido precedido su trazado de estudio técnico y financiero que le aseguren a corto tiempo de su explotación el rendimiento necesario sólo para atender un prudente y meditado plan de gastos, resuelve, a juicio de la Comisión, en la mejor forma, el problema del tráfico, extendiendo sus beneficios no sólo a la zona que sirve sino a las zonas que le son próximas, servidas por las empresas particulares.

El productor o el comerciante, buscando siempre la tarifa mínima para el transporte de sus mercaderías o productos, resiste constantemente tener en cuenta que la empresa debe formar las entradas suficientes para cubrir los gastos de estable-

cimiento y explotación, y encuentra invariablemente que las tarifas son altas.

Por el contrario, la empresa que, a más de los gastos ordinarios de interés y amortización, debe sumar los de explotación y servir el dividendo a sus accionistas, encuentra invariablemente, también, que las tarifas son bajas.

Y es en esta lucha incesante alegando intereses extremos, que el ferrocarril de Estado ejerce su acción reguladora, fin primordial de su existencia, diciéndole al productor: usted no pagará menos que tanto; y a la empresa: usted no cobrará más que cuanto. Tanto y cuanto que no es el resultado caprichoso de una imposición arbitraria o de un juicio salomónico, sino el coeficiente preciso que, para no herir su propia carne, le señale el cálculo de sus gastos.

Un sencillo ejemplo demuestra, con evidente elocuencia, como la acción reguladora del Ferrocarril de Estado se expande rebasando su propia zona de influencia, para abarcar un radio triple al de ella.

Supongamos la línea del Estado trazada en una extensión de 50 kilómetros, por ejemplo, entre dos líneas particulares; y a una distancia de ellas de 15 kilómetros, término medio, y supongamos también, que cada línea tiene, en esta extensión, tres estaciones. La zona de influencia que llamaré directa, de la acción reguladora de la línea de Estado, es desde luego la superficie comprendida entre sus 50 kilómetros de extensión y los 30 que median entre las dos líneas particulares, es decir, 1500 kilómetros cuadrados, por que es claro que las tarifas que en las estaciones de izquierda y derecha de la del Estado, se aplique a los productores de esta zona, no podrá ser superior a la de esta última línea, so peligro de que ésta absorba todo el tráfico o el de aquella de las dos empresas que no le iguale, reduciendo sus tarifas.

Como consecuencia de esta acción directa en la regularización de la tarifa, las empresas particulares se ven a su vez obligadas a aplicar esas mismas tarifas a los productores comprendidos en su zona de influencia, ubicados a izquierda y derecha de sus vías; porque lo contrario sería suponer algo imposible, como sería implantar tarifas de excepción para los productores ubicados al lado de la zona que directamente re-

gula el Ferrocarril de Estado, en perjuicio de los que, cargando por la misma estación, estén ubicados al otro lado de su vía y dentro de los otros 15 kilómetros de sus zonas.

Esta acción reguladora, que la llamaré de ampliación, se extiende así, a otros 1500 kilómetros.

Resultado final: zona propia del ferrocarril de Estado, 750 kilómetros cuadrados. Zona regulada, por el mismo, de las dos líneas paralelas: 1500 kilómetros. Total 2250 kilómetros cuadrados, que experimentan esa acción tan benéfica.

Suma que aún se aumenta, en otro tanto, si, lo que es muy posible, otras líneas particulares, próximas a las que ya reguladas, tocan las zonas de éstas, porque por acción refleja, también tendrán que encuadrar sus tarifas en los límites del ferrocarril de Estado.

Esto demuestra una doble faz benéfica de la acción del ferrocarril de Estado, que es la de establecer el máximum y el mínimum de las tarifas; y la de extender su influencia a toda la zona ocupada por las líneas que controla; lo que quiere decir, que ella es, en primer lugar, justa; y en segundo lugar, eficaz.

Para complementar esta acción justa y eficaz, de la red de Estado, demostraré también que ella es a la vez necesaria.

Según la estadística de 1909 — que es la última publicada — los ferrocarriles particulares han extraído de la economía general, en la sola provincia de Buenos Aires, una suma mayor de cincuenta millones de pesos oro sellado, provenientes del cobro de fletes y pasajes. Agregaré que, con toda probabilidad, esta suma en el corriente año, aumentará en un 20 o 25 por ciento más, por el natural crecimiento de nuestra riqueza.

Esta cifra supera en oro a lo que en papel importa el presupuesto de la Provincia de aquel año. ¿Y puede argüirse después de conocer estas cifras, que no es necesaria la línea del Estado llamada a regular, disminuyendo ese fuerte rubro extraído a nuestra riqueza pública?

Quiero suponer que la red total que la Comisión auspicia, importara un gasto de cien millones de pesos oro; y que ella sea construída y explotada en las condiciones de devolver al Estado sólo el 5 $^1/_2$ por ciento anual, de la amortización e intereses. Esta red extendería su influencia reguladora, sobre un

capital particular de casi quíntuple valor, pues es sabido que la gran porción de las líneas particulares son de trocha ancha y, por consiguiente, mucho más costosas que la red que se propone. Y bien, construídas las líneas del Estado, su acción, sí que obligaría realmente y mucho más que la ley 5315 de la Nación, a que las empresas particulares redujeran su tarifas tal vez en un 20 o 15 por ciento de las actuales, sin contar con el beneficio indirecto que representa el aumento de tráfico que sobrevendría con las líneas del Estado, que aun cuando al principio produjera algunas pérdidas al Fisco, estarían ampliamente compensadas con la mayor expansión productora, que trae como consecuencia lógica el crecimiento de derechos fiscales.

Como prueba ilevantable de este hecho bastaría recordar que las empresas del Sud y del Oeste, con tal que el Gobierno no construyera su línea del Estado, le ofrecieron al Gobernador Ugarte, como consta en su mensaje de 1906, rebajar las tarifas en un porcentaje que representaba como término medio un 15 por ciento; no levantar en lo sucesivo estas tarifas; y abonar un impuesto de 50 pesos oro por kilómetro de vía dentro de la Provincia.

La ley 5315, conocida con el nombre de ley Mitre, impidió que las empresas otorgaran a los productores y al Fisco estas ventajas; pero también a ella debemos que nos veamos obligados hoy a crear esta red del Estado, que no se hubiera impuesto con tanta evidencia, sino hubiera sido necesario salvaguardar en adelante de las siempre crecientes exigencias del interés privado, el interés general.

Estas consideraciones aplicables sólo a los ferrocarriles de Estado, constituyen el mejor seguro de su explotación.

Esta acción de la Provincia, al implantar su red de ferrocarril de Estado, independientemente de las demás en que sólo aparecerá como cooperadora de los poderes nacionales, será eficaz también, bajo el punto de vista de garantizar la estabilidad y baratura de las tarifas, sin temor de que ellas puedan ser tachadas de perjudiciales para las empresas particulares.

Otro de los beneficios que se obtiene con el control de las tarifas, es el que se desprende de su gran superioridad con respecto a la competencia entre empresas particulares. Entre

éstas, la competencia, se convierte en verdadera guerra de tarifas y concluye por la destrucción de una de ellas y su consiguiente absorción por la otra, yendo, en último resultado, a ser el público quien acaba por pagar los gastos de la guerra.

El ferrocarril de Estado no hace competencia y no hay, por lo tanto, posibilidades de guerra. El tiene que cubrir sus gastos de explotación, amortización e intereses del capital empleado; y por esto mismo, su acción es permanente y es reguladora. Y aun en el caso que una empresa particular quisiera competirle, llevando sus tarifas a límites inadmisibles para la línea de Estado, éste habría siempre cumplido su misión benéfica, obteniendo de tal empresa competidora la rebaja en los transportes y el consiguiente incremento de la riqueza pública en la zona de la empresa particular, que le compensarían ampliamente al Fisco de las pérdidas que el menor tráfico por sus líneas pudiera producirle.

En los ferrocarriles de Estado puede fiscalizarse todo, y muy especialmente el empleo del dinero para los gastos de explotación, sin que el Fisco pueda decir lo mismo de los ferrocarriles particulares, en quienes sólo es posible suponer que no pasan en sus utilidades del siete por ciento, aun cuando los sobrantes los empleen en obras que no sean indispensables o en sus demás gastos de explotación, dentro de los que puede estar el del empleo de gruesas sumas en el sueldo de su personal superior; pero que no puede investigarse, como acaba de verse con motivo de la jubilación de los empleados ferroviarios, que los gerentes han desconocido el derecho de los poderes públicos para intervenir en los sueldos de sus empleados.

Antes de entrar, señor Presidente, en otro orden de consideraciones relativas a las ventajas de la red que se propone construir, debo hacer presente que, dentro de las ideas generales que acabo de exponer, la Comisión ha estudiado intensa y detenidamente el proyecto de la red que ha adoptado y cuya construcción aconseja, confeccionado por el ingeniero señor Enrique de Madrid, cuya dedicación inteligente y exclusiva a estos asuntos, en trece años que lleva al servicio de la Provincia, es conocida por la mayoría de los señores senadores.

Ventajas de la red. Situación privilegiada en que colocará a la provincia de Buenos Aires — Para ilustrar debidamente el

proyecto, la Comisión ha hecho preparar el plano en que la red proyectada se acusa con la de los ferrocarriles existentes en forma que se nota la vinculación de una y otra. Además, para que se vea claramente su necesidad y eficacia, ese plano indica la zona de influencia para cada vía de 7,5 kilómetros a cada lado, en forma que se vea cómo son requeridas las nuevas líneas, si ha de desarrollarse la producción por igual en todo el territorio de la Provincia y si no ha de permitirse que haya, en cuanto a tráfico, regiones desheredadas y regiones favoritas.

A este respecto cabe hacer notar que, según las últimas estadísticas, la provincia de Buenos Aires ocupa el undécimo lugar en la República, en relación entre la longitud de sus ferrocarriles y la población. Y con la construcción de la nueva red, ocuparía inmediatamente el tercero o cuarto lugar, superándola solamente aquellos territorios nacionales que, como el del Río Negro y La Pampa, tienen una escasa longitud de vías, pero muy grande con relación a la población, porque ésta es exigua.

La Provincia, por otra parte, si se tiene en cuenta su superficie, ocupa el cuarto lugar; y pasaría inmediatamente al segundo después de la Capital Federal, con la construcción de su red; es decir, al rango que verdaderamente le corresponde, por todos conceptos, ya que no es posible que ocupe el primero, porque con la corta extensión territorial de la Capital Federal, su coeficiente de vías por cien kilómetros cuadrados, tiene que ser elevadísimo por su doble condición de puerto y capital de la Nación.

La Provincia, con la construcción de su red, llegaría a los 4,88 kilómetros de vía por cada cien kilómetros cuadrados; muy inferior todavía a los coeficientes europeos, pero próximo al término medio de los Estados Unidos, en los cuales la población y productibilidad de los Estados que representan un promedio, es comparable con la de la Provincia.

Como puede verse a la primera inspección del plano, los puertos que servirán de cabecera a la red son cuatro: los de La Plata, Mar del Plata, Necochea y Bahía Blanca. No se han tenido en cuenta el de Carmen de Patagones y Bahía de San Blas, porque para proyectar vías que vayan a parar a ellos, es necesario que haya plan determinado para saber a ciencia cierta si se hará allí agricultura de secano o de irrigación, y en

qué forma. El fracasado puerto de Samborombón, que algún día se llevará a cabo y será una realidad proficua para la Provincia y para la Nación, tampoco se tiene en cuenta como desembocadura de productos por el momento; pero el trazado de la línea a Dolores, General Lavalle y Conesa, permitirá, en cualquier momento y a poco costo, su vinculación con la red. Por fin, tampoco se tiene en cuenta por el momento los puertos fluviales sobre el Paraná, porque en la región norte de la Provincia la densidad ferroviaria es mayor que en la del sur, porque es necesario también esperar la vinculación forzosa que vendrá de las líneas de Estado nacionales con la Capital Federal, ya que sólo con ellas podrá vincularse para buscar una salida por Buenos Aires la red provincial, que puede empalmar con los ferrocarriles particulares, pero sólo puede ser tributaria de los nacionales del Estado; y además, porque para que los puertos fluviales puedan ser verdaderos puertos de importación y exportación, debe concluirse antes la canalización junto a la costa, que está ya en proyecto y en la mente de todos los ingenieros, hombres de Estado y de negocios; canalización que convertirá a Campana, Zárate, Baradero, etc., de simples embarcaderos, en verdaderos puertos.

Por todas estas consideraciones, la Comisión ha tenido en vista solamente los cuatro puertos citados, de La Plata, Mar del Plata, Necochea y Bahía Blanca; y es por lo tanto lógico que, fuera de la descripción gráfica que representa el plano, detalle circunstanciadamente cómo se apoya en ellos la red proyectada.

Puerto de La Plata — Del puerto de la Capital de la Provincia arranca actualmente la línea troncal que, pasando por los partidos de La Plata, Brandzen, Cañuelas, General Paz, Monte, Saladillo, Veinticinco de Mayo, Nueve de Julio, Carlos Casares, Pehuajó, Trenque-Lauquen y Rivadavia, concluye en el Meridiano V. Sólo con esta línea en plena explotación y con las de la fusión y Compañía General, es lógico esperar que el Puerto de La Plata tenga pronto un movimiento digno de tomarse en consideración; pero nunca de acuerdo con los sacrificios ingentes que ha costado y costará a los poderes públicos el mantenimiento del rango de la capital de la Provincia, con las obras públicas y gastos sin retribución que a dicho rango son inherentes.

Por eso la red férrea provincial debe llevar todavía más savia hacia la capital de la Provincia, y a eso responden los ramales que se desprenden en el proyecto de la línea troncal.

El primer ramal desprendido (uno de los últimos que debe construirse) es el que de los alrededores de la estación Angel Etcheverry, irá a Castelli, Dolores, Conesa y General Lavalle, prolongándose después de Conesa hasta Mar del Plata. La línea de Conesa hasta Mar del Plata tendrá su desembocadura en este último puerto, pero el resto de los productos saldrán por la de La Plata. Como esta línea, en su tercera parte, no puede clasificarse sino de línea de fomento y tiene unos 390 kilómetros de extensión, podremos decir que hay 90 kilómetros de rendimiento escaso, y que de los 300 kilómetros restantes, 150 llevarán sus productos a Mar del Plata y los otros 150 kilómetros desembocarán por la línea principal en La Plata.

El segundo ramal sale de la estación Samborombón y va por General Paz, Pila y Labardén a Mar del Plata. Este ramal que se proyecta en una longitud de 335 kilómetros, tendrá, sumándole la línea troncal hasta La Plata, una longitud de 400 kilómetros aproximadamente, de los cuales 200 kilómetros llevarán cuando menos sus productos al puerto de la capital de la Provincia. Es decir, que 140 kilómetros del nuevo ramal se servirán, como mínimum, de esta desembocadura para sus productos.

El tercer ramal, que cruza gran parte de la antigua zona inundable de la Provincia, partirá de las inmediaciones de la estación Udaondo, e irá a unirse con la línea de Mar del Plata a Olavarría. De los 270 kilómetros de extensión que tiene, puede calcularse que 135 kilómetros, esto es, la mitad, mandarán sus productos por La Plata. Esta línea tiene un ramal de empalme con la que se describe en seguida, cuya longitud es de 150 kilómetros, los cuales en su totalidad serán también tributarios del puerto de La Plata.

El cuarto ramal parte de la estación C. Beguerie o sus inmediaciones y va hasta Bahía Blanca, con una extensión de 490 kilómetros. Si a éstos se añaden los 140 kilómetros de La Plata a Beguerie, resultarán 630 kilómetros, de los cuales 315 se servirán por este puerto, es decir, 175 kilómetros fuera de los de la línea troncal.

El quinto ramal, que nacerá de un punto entre Saladillo y el

arroyo del mismo nombre y llegará a Bahía Blanca con 430 kilómetros, tiene además cerca de 200 kilómetros de línea troncal a La Plata, y puede calcularse entonces que 315 kilómetros se servirán de este puerto, es decir, 115 kilómetros fuera del rendimiento de la línea troncal.

El sexto ramal, desde más allá del Saladillo a Puan, con bifurcación a Adolfo Alsina, con 590 kilómetros en total, aumentaría en 290 kilómetros las líneas cuyos productos salieran por La Plata.

Y por último, también, por lo menos hasta no unir con Bahía Blanca el final de la línea troncal, saldrían por La Plata los productos que acarreara el ramal que de esta línea troncal va a concluir en Drysdale, de 100 kilómetros de longitud.

Quiere decir, entonces, que de la nueva red proyectada y fuera de los 550 kilómetros de la línea troncal, 1345 kilómetros serían tributarios del Puerto de La Plata y bastarían para llevarlo a uno de los primeros rangos entre los puertos de la República. No tomo aquí en cuenta lo que importa la vinculación de La Plata con la Provincia por vías directas, ni otros resultados políticos, económicos, etc., que sólo deseo apuntar.

Puerto de Mar del Plata — Del Puerto de Mar del Plata, sale en primer término la línea que lo une con La Plata, pasando por Coronel Vidal, Conesa, Dolores y Castelli y que tiene una extensión de 390 kilómetros. Como hemos visto antes, al tratar de la zona de influencia del Puerto de La Plata, esta línea acarreará a Mar del Plata los productos de la zona servida por sus 150 kilómetros más próximos a este puerto.

Estará, además, servido el puerto por la línea que va a empalmar con la troncal en los alrededores de la estación Samborombón, pasando por General Paz y Pila, y de la cual unos 200 kilómetros desembocarán en Mar del Plata sus productos. Hay que sumarles a éstos los 40 kilómetros del ramal a Ayacucho. También termina en Mar del Plata la línea que va a empalmar en las proximidades de la estación Udaondo, y que tiene una longitud de 270 kilómetros. Como ya vimos, de estos 135 kilómetros, esto es, la mitad, son tributarios de La Plata; el resto, es decir, 135 kilómetros, lo serán de Mar del Plata. El ramal a Tandil de esta línea, que tiene una longitud de 50 kilómetros, debe contarse también como tributario de Mar del Plata.

La línea que se proyecta de Mar del Plata, por Balcarce, Tandil y Olavarría hasta empalmar con la de alrededores del Saladillo a Bahía Blanca, tiene 330 kilómetros de longitud, cuya zona desembocará sus productos íntegramente por Mar del Plata.

Por fin, la línea a Necochea, unos 65 kilómetros, se servirán también del Puerto de Mar del Plata. Estaría, así, Mar del Plata servido por una red de la Provincia de 970 kilómetros de longitud, que bastaría, con las dos grandes líneas del Ferrocarril del Sud que allí concurre, para darle vida permanente de gran ciudad, y para hacer de ella también un puerto comercial de primer orden, lo que sumado a su importancia actual como balneario y ciudad de lujo, aunque por temporadas, haría pronto de ella uno de los grandes emporios de la República.

Puerto de Necochea — Estaría éste servido por la línea que va a General Alvarado y Mar del Plata; así como a General Lamadrid por Juárez y Laprida. Esta línea, que tiene 400 kilómetros de extensión, desembocaría todos sus productos por Necochea, excepto los 65 kilómetros que anteriormente se han reconocido como tributarios de Mar del Plata. Serían, pues, 335 kilómetros los que dependerían en esta línea de Necochea.

Habría que añadir a éste el ramal de unión con Tandil, que tiene 100 kilómetros de longitud. Como se ve, el Puerto de Necochea tendría 435 kilómetros de líneas que llevarían a él sus productos en vez de contentarse con la sola línea del Ferrocarril Sud que hoy nada le lleva. Concluído el puerto, y ante el ejemplo del Ferrocarril Provincial, que desembocará por allí con recorridos medios de 200 kilómetros los puntos de la zona de influencia de Necochea, el Ferrocarril Sud se vería obligado a hacer dos redes, con cerca de 1000 kilómetros de extensión, suficientes para impulsar de una manera extremadamente eficaz su desarrollo.

Necochea figuraría pronto entre las primeras ciudades de la Provincia, siguiendo los pasos de las dos ciudades anteriores, con las cuales no le faltaría, para rivalizar, más que el estudio y canalización del Río Quequén, ya que las condiciones de balneario que también tiene, pueden ayudar eficazmente su desarrollo.

Puerto de Bahía Blanca — El Puerto de Bahía Blanca estará servido: por la línea de Bahía Blanca a La Plata, pasando por el empalme próximo al Saladillo; la cual, descontando el trozo de línea troncal, desde este empalme a La Plata, y los 115 kilómetros que están en la zona de influencia de este último puerto, quedará con 315 kilómetros, que dependerán exclusivamente de Bahía Blanca. Esta línea tiene dos ramales a Coronel Suárez y Saavedra, con 95 kilómetros de longitud.

Otra línea a Bahía Blanca es la de la estación Beguerie o inmediaciones de la línea troncal, pasando por el Azul, línea que añadirá otros 315 kilómetros de vías tributarias de este puerto. Esta línea tiene dos ramales a Pringles y Tres Arroyos, con una extensión, en conjunto, de 100 kilómetros que habría que añadir a los anteriores.

Otra línea iría de Bahía Blanca hasta el pueblo de Meridiano V (Ferrocarril Oeste), y sus 400 kilómetros de extensión vendrían a servirse del Puerto de Bahía Blanca, así como los 140 kilómetros del ramal de Pehuajó.

Los empalmes de las demás líneas con las anteriormente descriptas, en Adolfo Alsina, Puan, etc., llevarían el número de kilómetros de la red a desembocar en Bahía Blanca, a 1660 kilómetros, que junto con el servicio que ya tiene de los ferrocarriles de la fusión (Sud y Oeste) Pacífico y Rosario-Puerto Belgrano, acelerarían aún el desarrollo del Puerto de Bahía Blanca, convirtiéndolo pronto en el verdadero Liverpool argentino.

En resumen: una vez concluída la red, tendríamos que dentro de la provincia de Buenos Aires, donde toda la producción va al extranjero por intermedio sólo de los puertos de la capital y Bahía Blanca, en sus ocho décimas partes, y en que la importación es distribuída seguramente por ambos puertos en un 95 por ciento, se levantarían fuera del de la Capital, cuatro grandes puertos: el de La Plata, Mar del Plata, Necochea y Bahía Blanca. El de La Plata servido por la Compañía General, por la fusión del Sud y Oeste, y al cual convergerían cerca de dos mil kilómetros de la red provincial; el de Necochea, también servido por la fusión con cerca de quinientos kilómetros de dicha red; el de Bahía Blanca, servido por la fusión, por el Pacífico y por el Rosario - Puerto Belgrano, con

cerca de 1700 kilómetros de la red provincial; y, por fin, el de Mar del Plata que, fuera de las dos líneas de la fusión, estaría servido por cerca de 1000 kilómetros de la red provincial.

No es necesario entrar en grandes consideraciones económicas ni políticas para darse cuenta de lo que representaría para las cuatro localidades la realización del proyecto; pero sí se debe dejar constancia de que solamente el incremento de los impuestos a que daría lugar la valorización que se produciría en la propiedad en los cuatro centros de la Provincia, el desarrollo de los negocios e impuestos provenientes del giro de los capitales, serían una compensación apreciable que debe agregarse a los demás resultados que la ejecución de la red reportará a la Provincia.

Fuera de esto, debo hacer notar que las longitudes de líneas comprendidas entre los distintos puertos, son inferiores a 630 kilómetros; longitud de la mayor línea entre La Plata y Bahía Blanca, siendo considerablemente más reducidas las distancias entre cualquiera de estos dos puertos y los de Mar del Plata y Necochea. Así, en estas líneas, los máximos recorridos para la mercadería general, serían de 315 kilómetros.

Se ve, pues, que el recorrido medio de las mercaderías por la red proyectada sería inferior a 150 kilómetros, lo que prueba la eficacia de la red en cuanto a baratura de fletes; y como puede, con una dirección hábil de los trabajos, reducirse el costo de la construcción de las líneas, en las cuales es coeficiente apreciable el transporte de los materiales de construcción, se ve que las líneas reducirán, a igualdad de recorrido, el valor de los transportes y reducirán al mismo tiempo los precios unitarios de la construcción.

Estudiaremos ahora las ventajas que reportará la red proyectada a las zonas por ella servidas.

El régimen actual de preferencias por los lugares más productivos, era lógico dentro del sistema de la industria privada, que debió servir para garantir la buena remuneración de los capitales empleados, los puntos que, al implantarse las vías férreas primitivas, producían más. Hoy el caso es distinto; el conocimiento del suelo de la Provincia y de todas sus condiciones de productividad, ha llevado a todos los hombres que la conocen al convencimiento de que no hay lugar en ella que

no pueda responder generosamente a los sacrificios que se hagan para ponerlo en el caso de exportar sus productos en condiciones normales, y de recibir del exterior, con relativa baratura, los intercambios que estén en relación con la riqueza natural que se fomente.

De acuerdo con lo que indica el plano, y siguiendo los trazados de las líneas férreas, se ve que en toda la Provincia quedarán como término medio las existentes y las nuevas, distribuídas en tal forma, que las distancias que deben recorrer los productos de la chacra, estancia, establecimiento industrial, etc., para llegar a la estación de embarque, serán en general inferiores a diez kilómetros de recorrido, quedando como excepción y en disposición de ser corregido por medio de ramales económicos, el caso en que la distancia sea comparable a las que en el día se reputan tolerables.

En la actualidad, todos los terrenos situados a mayor distancia de legua y media de la estación no pueden dedicarse a la agricultura, ya que el transporte en carro de las cosechas, cuando éstas son buenas, es gravado con un acarreo superior al flete del ferrocarril; y además se convierte, en ciertas épocas, debido al mal estado de los caminos, casi en un problema irresoluble a cualquier precio, como se ve en cada cosecha, que hay que guardar en los galpones particulares los productos por largo tiempo, por la inaccesibilidad de las estaciones de todos los ferrocarriles.

Es pues una gran ventaja, muy digna de tenerse en cuenta, ya que es reproductiva esta reducción del transporte por carros que importa la nueva red.

Sólo los puntos en que la nueva red férrea coincide con localidades servidas por las líneas antiguas, no recibirán estos enormes beneficios, que equivalen a una diminución de cerca de un 20 por ciento en los gastos de la cosecha; pero esos puntos, por el nuevo servicio que se implanta, verían mejorar su trato actual y abaratarse los fletes en cuanto la nueva línea entrara en servicio.

Fuera de esta consideración hay otra de la mayor importancia, y que también debe considerarse como factor decisivo para llevar a cabo la construcción de las líneas. Estas atravesarán las pocas regiones montuosas de la Provincia, es decir, las Sie-

rras de la Ventana, Currumalán, Pillahuincó, etc., así como las que se extienden en Azul, Olavarría, Tandil, Balcarce y Mar del Plata, etc. A primera vista, parecería esto un defecto, pues el desmonte en piedra para la construcción es siempre caro; pero fuera de que la existencia de piedra sobre las líneas contribuirá a abaratar en ellas, no sólo el balastro de piedra, tan precioso para disminuir considerablemente los gastos de conservación de la vía, que tanto pesan en la explotación de los ferrocarriles, sino también los hormigones que forman las fundaciones de las obras de arte y que requieren alrededor de diez mil toneladas de piedra por mil kilómetros de vía, fuera de ambos importantes elementos, repito, que balancean solos el inconveniente de la mayor carestía del desmonte, hay otra ventaja que bastaría, por sí sola, para que el Gobierno se lanzara a la construcción de la red.

Los caminos ordinarios de la Provincia son de una conservación muy difícil, y se ve que quince días después de haber arreglado en un trecho determinado, una cuadrilla, cualquier camino general o de acceso a una estación, ya ha vuelto ese trecho de camino a descomponerse y presentar a los vehículos las mismas dificultades de tránsito que antes del arreglo. Es que la tierra de que se componen los caminos, si bien tiene la ventaja de que se remueve fácilmente, haciendo por lo tanto baratos y rápidos los arreglos, por eso mismo sufre extraordinariamente con el tráfico pesado; y después de la compostura, y muy rápidamente, la huella se convierte en bache, éste, al agrandarse, en pequeño pozo, del cual con facilidad se pasa al pantano; primero, inconveniente, y luego, intransitable.

El remedio eficaz a esta situación sólo puede encontrarse en la utilización de la piedra transportada a bajo precio por la red del Estado.

Como se ve, lo que a primera vista pudo considerarse como un defecto, se convierte en una de las ventajas más aprovechable del trazado, ya que cada uno de los grandes viaductos de la red proyectada, puede convertirse en una fuente proveedora del material indispensable para la buena vialidad en la Provincia.

Además del empleo de la piedra en los caminos generales, hay que tener en cuenta que no sólo la capital de la Provin-

cia, sino todas sus principales ciudades y pueblos, han comprendido que por más que la construcción de afirmados sea costosa, es imprescindible llevarla a cabo; y pronto La Plata, Bahía Blanca, Mar del Plata, Necochea, Saladillo, Veinticinco de Mayo, Nueve de Julio, Pehuajó, etc., querrán tener pavimentos, ya sean adoquinados, asfaltados o enmaderados. Todos estos pavimentos necesitan el asiento de hormigón, en que entra una gran cantidad de piedra, y, además, el afirmado de granito necesita una enorme provisión de piedra labrada. Todos estos materiales podrían ser transportados por la red provincial a bajísimos precios, con sólo disponer el Gobierno los puntos donde deberían descargar los materiales los trenes especiales cargados de piedra que se formasen para atender el transporte. Este podría hacerse a precio de costo, por un precio que no sería superior a medio centavo papel la tonelada por kilómetro, y para ello bastaría que el Gobierno indicara a la sociedad de explotación dónde debería hacer ésta los grandes depósitos de piedra, sin ponerles términos breves, permitiendo también que estos transportes se realizaran en los meses de menor tráfico, para compensar así la diminución de los fletes.

Sintetizaré, señor Presidente, todo lo expuesto, manifestando que, a juicio de la Comisión, el despacho que ella prestigia del proyecto en discusión, representa:

1º Igualdad de tratamiento, por lo que se refiere al transporte por ferrocarril, para todos los habitantes de la Provincia.

2º Diminución de recorridos y fletes, tanto por carros como por ferrocarril.

3º Acción reguladora sobre las empresas particulares.

4º Vinculación directa de la capital de la Provincia con el territorio de la misma.

Y 5º Contribución amplia al fomento de la vialidad general, dentro de la Provincia.

Los señores senadores que han tenido la paciente gentileza de escucharme, inspirados siempre en los más nobles propósitos por el mejor y mayor bien de la Provincia, conocen en sus detalles y grados de equidad las quejas y los anhelos de los productores y comerciantes de nuestra campaña, en relación a los puntos tratados.

Conocen ahora la idea general que ha guiado el despacho presentado en el proyecto del Poder Ejecutivo, y adoptarán, con el acertado juicio que caracteriza todas sus resoluciones, aquella que más convenga a los intereses generales — que estamos encargados de velar — en cuyo servicio la Comisión de Obras Públicas ha pretendido inspirarse al presentar el despacho que dejo informado. *(¡Muy bien! ¡Muy bien! en las bancas).*

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

El despacho de la Comisión de Obras Públicas, en el que he tenido el honor de colaborar, cuenta con el decidido apoyo del Poder Ejecutivo, penetrado de la necesidad de dotar a la Provincia de un plan ferroviario completo, que asegure las expansiones futuras de las vías, en cuya construcción se encuentra empeñado el Estado.

No hay el propósito de precipitarse ni de lanzarse a obras que no sean bien estudiadas, sino la decisión de afirmar, con la previsión necesaria, lo que deberá hacerse garantiendo el porvenir con bases eficientes.

El proyecto significa, en primer término, el establecimiento de la red completa de los ferrocarriles de Estado, dentro de la provincia de Buenos Aires; y en segundo, la autorización para construir tres ramales a la línea actual, que le darán mayor vida, constituyendo a la vez el principio de la red provincial, que podrá así, antes de dos años, tener mil ciento veinte kilómetros entregados al servicio público.

El trazado que propone la Comisión tiene la principal ventaja de sujetar desde su comienzo la construcción de la red provincial a un plan fijo, lo que dará a ésta una enorme superioridad sobre casi todas las demás concesiones de industria privada, las que, pedidas con sólo móviles de lucro, han sido otorgadas por los poderes públicos en la forma en que fueron solicitadas, sin introducir, en general, ninguna modificación que importara someter el otorgamiento de las concesiones ferroviarias a un plan determinado de antemano.

Así, si examinamos un mapa cualquiera de la Provincia, observamos la congestión enorme de líneas sobre la Capital Federal, teniendo la mayor parte de los puertos escaso servicio, y esa diferencia de densidad ferroviaria entre unas y otras lo-

calidades, el paralelismo de las líneas férreas con las costas, y sobre todo, la falta de unión entre el transporte por riel y el transporte por agua, hace que corra casi sin provecho por nuestro territorio uno de los ríos más caudalosos del mundo.

Estos inconvenientes, derivados de las necesidades primitivas que proscribían el plan y obligaban a marchar según los mandatos de las circunstancias, se subsanan con el proyecto que se somete a Vuestra Honorabilidad.

Toca así, a la provincia de Buenos Aires, que protegió en su cuna a los principales ferrocarriles de la República, ser la primera también en fijar, por medio de un plan único, el desarrollo ferroviario dentro de su territorio, plan que tendrá la ejecución más rápida posible, y que será celosamente vigilado, ya que los poderes públicos están convencidos de su eficacia y cuyo éxito podría descontarse por el solo hecho de darse a la red ferroviaria de Estado cuatro desembocaduras en puertos importantes, unos con vida próspera, otros con porvenir indiscutible: La Plata, Mar del Plata, Necochea y Bahía Blanca.

Pero no sólo se reconoce con ventaja para los intereses generales, la importancia a que tienen derecho estas cuatro ciudades de la Provincia, sino que disminuyen considerablemente los recorridos, lo que se traducirá en abaratamiento de los fletes y consiguiente aumento de la riqueza pública.

Entramos así francamente a la construcción de ferrocarriles de Estado, empezando por fijar un plan completo a realizarse en un futuro no lejano, siguiendo el ejemplo de la Francia que concretó el trazado de sus líneas férreas por la ley 11 de Junio de 1842, determinando de antemano el desarrollo que había de darse a los ferrocarriles de Estado, con la visión clara del engrandecimiento nacional, no perturbada por ninguno de los apresuramientos que introduce el afán del lucro, cuando se atienden los intereses de peticionantes particulares.

No se crea, sin embargo, que el Poder Ejecutivo ha dejado de considerar atentamente las obligaciones que el tesoro público deberá contraer ahora y tendrá que afrontar en lo sucesivo para servir los intereses y amortizaciones de los capitales que deben costear la ejecución de los trabajos. El Poder Ejecutivo ha examinado el asunto, y ante la seguridad de que la construcción de estas líneas, a no hacerse por el Estado, lo se-

ría por empresas particulares, dada la riqueza de producción de las zonas servidas, no ha vacilado en adherir al proyecto de la Comisión del Senado, ya que, empréstito por empréstito, vale siempre más aquel que se contrate en mejores condiciones.

Los que combaten la contratación de empréstitos para la ejecución de esta clase de obras públicas reproductivas, no perciben el gravamen que representa entre nosotros la construcción de una línea férrea por cualquier empresa particular.

En primer lugar, se estima que la construcción de un ferrocarril significa un fuerte aporte de capital al país, y esto, en términos absolutos, es inexacto. Escaso es, en efecto, el monto de dinero que al país llega por este concepto, ya que las sumas levantadas para la construcción por medio de la subscripción de acciones en Europa, se quedan allí mismo para el pago de los materiales extranjeros, como rieles, eclisas, tornillos, vigas de puentes, locomotoras, vagones, material de señales, alambres, maderas, etc., gastándose aquí sólo lo estrictamente necesario en la compra de madera dura y la mano de obra que también va en su mayor parte al extranjero, porque los salarios o parte de ellos se giran al exterior.

Ese capital que no ha venido aquí y que muchas veces ha servido sólo para salvar los efectos de la sobreproducción de algunas fábricas que no pueden vender allí sus productos y los colocan entre nosotros con pingües ganancias, ese capital, repito, queda reconocido por los poderes públicos como capital de la empresa que construyó la línea, a los efectos de los dividendos a reconocer más tarde, a los efectos de dificultar, por su excesivo monto, cualquier tentativa de expropiación.

Ese capital goza de una situación privilegiada en el país. Los poseedores de las acciones no tienen que pagar impuesto alguno, y las municipalidades, provincias, y la misma Nación, no perciben mayores compensaciones de las empresas que entre nosotros se enriquecen. Si algún impuesto pagan, es en sus países de origen.

Se dirá que ese capital tiene una imposición de un 3 por ciento sobre las utilidades líquidas para compostura de caminos de acceso a las estaciones; pero este gasto es para ellos tan necesario y útil, que forma parte de su economía en el mismo grado que el combustible que gastan, ya que los caminos son

los vínculos necesarios de sus depósitos de carga con la chacra o estancia, que les envía los frutos del país y que a ellos remiten las mercaderías generales.

Las leyes vigentes han sancionado así la construcción de líneas férreas que representan, por el momento, empréstitos perpetuos sin amortización, por más de mil millones de pesos oro sellado; empréstitos que gozan de un interés del 7 por ciento anual, tipo cuya enunciación sería bastante para provocar siquiera la atención y el estudio.

Una acción de ferrocarril es un título que devenga interés, satisfecho a un rentista que vive en el extranjero. Para pagar ese interés debe trabajar el pueblo argentino, sirviendo al tenedor del título y al Estado en que aquél vive, que cobra un gravamen sobre la renta de sus habitantes.

Ese título no da menos del 7 por ciento, como antes lo enunciaba, constituyendo ese dividendo un interés de un capital que se conserva siempre.

Un título de empréstito para construir puede colocarse como lo propone el proyecto, al 4 y medio por ciento o al 5 de interés y a una amortización del 1 por ciento. El interés es menor que el de la acción, y aquél, unido a la amortización que importa el pago del empréstito y el rescate de la propiedad, es siempre menor que el servicio de la acción.

El servicio del empréstito concluye al cabo del tiempo, y la propiedad queda entera en manos del Estado, mientras que el de la acción es permanente y no apareja la propiedad fiscal, salvo en los casos contados de concesiones previsoras a plazo fijo, generalmente de 99 años.

El Estado debe, por eso, preocuparse de construir, aprovechando entre dos negocios, el mejor y no el más deficiente. Y con esto, no sólo realiza un programa de acierto administrativo, sino que provoca el aumento de la riqueza, la permanencia de los capitales, la baratura de la vida y el mejoramiento de las clases productoras.

Puede y debe aprovechar también las ventajas que representan las exenciones de impuestos para desarrollar los transportes por cuenta propia y en beneficio común, utilizando más tarde esas ventajas en provecho de los productores que contribuyeron a los gastos, por el medio directo de una rebaja en

la tarifa o por el indirecto de la diminución del impuesto, procurada por la incorporación de una nueva fuente de renta a la economía fiscal.

Señor Presidente: El Gobernador Ugarte, con la visión clara del porvenir, decía en su último mensaje:

« Conceder en la actualidad una línea en ciertas zonas donde la riqueza está creada, equivale a donarla en plazo cierto, desde que el tráfico costea con exceso el interés y la amortización del capital, dejando además un remanente. »

Y agregaba: « El régimen de los transportes comprende tres términos: 1º caminos generales; 2º arterias de concentración, ferrocarriles o canales; 3º puertos. Si los tres términos dependieran del Gobierno, su acción sería más eficaz. Parece absurdo, en efecto, que el Estado abandone el único término líneas férreas, que produce utilidades, para conservar los otros dos que nada o poco dan ».

Y esta situación perdura; el Estado hace puertos, construye caminos y canaliza ríos, pero abandona lo más productivo, que son los ferrocarriles, para dejarlos a la explotación particular.

Situación tanto más extraña, cuanto que pudiendo obtenerse dinero al 5 o 6 por ciento anual para interés y amortización de una deuda extinguible en cuarenta años, nos empeñamos en soportar gravámenes perpetuos con un interés mínimo aparente, del 7 por ciento anual. ¿Adónde están, podría preguntarse, los administradores celosos de los intereses confiados?

Es justo reconocer, sin embargo, que los errores cometidos en nuestro país con motivo de la construcción de ferrocarriles, han sido comunes a todas las naciones civilizadas; pero también debe reconocerse que todas vuelven sobre sus pasos, reconociendo que la explotación ferroviaria es el ejemplo más típico del monopolio, y que, por lo tanto, ella sólo puede ser ejercitada por el Estado.

Los únicos países en que la reacción no es poderosa a este respecto, son los Estados Unidos e Inglaterra, en los cuales, sin embargo, el régimen de la industria privada no es comparable con el nuestro, pues allí, puede decirse, que los ferrocarriles sólo obtienen el derecho de expropiación *(right of way)* en la parte indispensable para construir las obras, y tienen en lo demás que sujetarse a todas las obligaciones comunes a las

demás industrias. No existen allí exenciones de impuestos de ninguna clase, y los miembros de los directorios de ferrocarriles ingleses no osarían pedir que a sus empresas se les eximiera del pago de impuestos a que estuvieran sujetos los otros capitales del Estado.

La diferencia entre lo que pasa en esos países y el nuestro, es tanto más chocante cuanto que las sociedades capitalistas formadas en Inglaterra para explotar nuestro tráfico, pagan allí derechos sobre los capitales empleados en un Estado que los exime de toda contribución.

Faltan, es cierto, estadísticas exactas de estos últimos años sobre explotación de ferrocarriles; pero, tomando la última publicada, que es la de 1909, puede verse que para los ferrocarriles establecidos en la provincia de Buenos Aires, y cuyo producido, dentro de la misma, fué de 6000 pesos oro, término medio, por kilómetro sobre 8481 kilómetros de vía, la imposición de transporte que sufrieron los productos de la Provincia fué superior a 50 millones de pesos oro; es decir, una suma igual o superior en *oro* a la que en *papel* representaba el presupuesto general en el mismo año. Este solo ejemplo prueba que si hasta ahora en el organismo administrativo hemos cuidado debidamente nuestro sistema político y de gobierno que puede clasificarse como el sistema nervioso de nuestra organización democrática; si hemos cuidado del sistema fiscal de imposiciones, que se puede comparar con el sistema digestivo, hemos descuidado totalmente nuestros transportes, y sobre todo, los que se realizan por vía férrea, que pueden, y a muy justa causa, compararse, por sus importantes funciones, con las que desempeña el sistema circulatorio en el mecanismo de nuestra vida.

Así son también las aberraciones. Nuestra prensa periódica, tan celosa generalmente de la fiscalización de los negocios públicos, no ha remarcado de que los 1200 millones de pesos oro de capital que representan los ferrocarriles y que no han venido como capital sino en forma de materiales y obras, cobrados, por lo menos, el doble de lo que representan, no contribuyen para nada a las cargas públicas; y que los doce millones de pesos oro que, como mínimum, deberían abonar, fuera de los derechos de aduana, a los distintos poderes que nues-

tra República sostiene (nación, provincias, municipalidades), cáen como consecuencia de las necesidades fiscales sobre el resto de los habitantes no privilegiados.

Se imponía, pues, que la Provincia reaccionara contra tal estado de cosas y entrara decididamente en la vía de construir y explotar ferrocarriles con la misma energía con que los desarrolló por medio de leyes protectoras, de las cuales es un acabado ejemplo la concesión otorgada en 1862 al Ferrocarril del Sud y subscripta por el Gobernador don Bartolomé Mitre. La distancia salvada entre dicha ley y la actual, marca el progreso realizado. Entonces se concedió una línea a particulares; hoy la construye el Estado. Entonces se concedían franquicias a un sindicato; hoy las aprovechará la comunidad. Entonces la Provincia se comprometió a pagar hasta un 7 por ciento de garantía a un ferrocarril ajeno; hoy paga 4 y medio de interés y 1 por ciento de amortización para sostener uno propio. Entonces no tenía intervención alguna en el ferrocarril concedido; hoy puede ejercer la fiscalización que crea más conveniente. Si hubo en aquel tiempo quién defendiera aquella ley, no puede haber ahora quién ataque ésta.

Entrando al análisis del proyecto y estudiándolo en sus distintas fases, se ve que no sólo establece la uniformidad del servicio ferroviario en toda la Provincia, sino que los habitantes, como consecuencia del trazado metódico, verán reducidos sus recorridos hasta las estaciones, a distancias en general menores de 10 kilómetros. El mejoramiento que esto introducirá en las condiciones de la explotación agrícola y ganadera, base de nuestra riqueza, vendrá acompañado de una gran uniformidad en los precios del transporte para todos los cargadores de la Provincia. Esta consideración, por sí sola, bastaría para justificar la ley.

Además, concluída la red, el Puerto de La Plata estará servido por 1895 kilómetros de vías, sin contar las de la Compañía General y ferrocarriles fusionados. El de Mar del Plata será servido por 970 kilómetros de nuevas líneas. El de Necochea tendrá 435, que se aumentarán cuando su puerto se haya construído en condiciones de recibir los transatlánticos de mayor calado, y el de Bahía Blanca estará servido por cerca de 1700 kilómetros de la red. Estas cifras no necesitan comenta-

rios para que se comprenda la importancia que tomarán estos puertos cuando se haya realizado este gran esfuerzo en pro del engrandecimiento de la Provincia, esfuerzo que además contribuirá a que no siga aumentando la congestión que en el Puerto de la Capital Federal produce la aglomeración de líneas que allí convergen.

El Poder Ejecutivo realizará este plan de acuerdo con la ley que sancione la Legislatura, dentro del marco de la mayor prudencia y sin apresuramiento de ningún género. Sólo se aceptarán aquellas propuestas que representen mejoras efectivas sobre los contratos anteriores, teniendo en cuenta, ante todo, la economía en la ejecución, compatible con la duración y solidez de las construcciones. Estas mejoras se imponen, por otra parte, ya que esta clase de operaciones, si bien representan grandes ventajas para la Provincia, son también operaciones que ofrecen amplias garantías a los prestamistas, cuyo dinero empleado en las obras está asegurado hasta la amortización total del capital por las mismas obras, además de la garantía general que representa la escrupulosidad con que siempre ha cumplido la Provincia esta clase de compromisos.

El Poder Ejecutivo sólo contratará, por lo tanto, en condiciones de que las vías construídas ofrezcan garantías serias de explotación, cosa que no es difícil de realizar ya que en el territorio de la Provincia es hoy casi materialmente imposible construir líneas que no den utilidades, lo que explica la avidez con que se solicitan concesiones por las empresas particulares. *(¡Muy bien!).*

En este sentido, la iniciación del programa de ejecución, tal como se propone en el proyecto, es particularmente feliz. La línea de ciento veinte kilómetros que completará en el extremo oeste la línea troncal que se está concluyendo, dará a ésta, con el beneficio que representa su largo recorrido, ventajas muy apreciables. La línea a Bahía Blanca y su ramal a Olavarría tiene su tráfico asegurado, no sólo por servir dos puertos importantes, sino por el transporte de piedra, pues aunque sólo se empleara para las necesidades de la vialidad rural y la pavimentación urbana, el servicio sería evidente. Por fin, el ramal hasta Avellaneda le dará una desembocadura importante por el transporte de frutos que aquella localidad tan densa-

mente poblada, provocará con su consumo, fuera del transporte que se verifique en razón de la proximidad de la Capital Federal. En síntesis, las tres líneas proyectadas como ramales de la troncal, tendrán vida propia y además entonarán a ésta, aumentando sus servicios y disminuyendo las probabilidades de desembolso que la Provincia tendría que realizar para pago de intereses y amortización de los empréstitos.

La discusión que se ha producido alrededor de ciertos ferrocarriles del Estado, no podrá tener lugar en cuanto se refiera a los desenvolvimientos de esta ley.

La controversia ha tenido lugar cuando se ha tratado de construir ferrocarriles pobladores que llevaran a ciertas zonas, no propiamente el fomento, sino la población. Pero aquí no se trata de poblar el desierto, sino de asegurar a la Provincia la expansión de su plan ferroviario con la realización gradual que permitan las circunstancias. No se proponen aventuras, sino aprovechamientos para el interés común de fuentes que serían explotadas con perjuicio para nuestro fomento, por empresas particulares.

Y por eso pienso que al prestar su concurso la Legislatura de Buenos Aires para esta iniciativa, tenderá a que se sancione una ley de suma previsión, que asegurará a la Provincia y a sus pobladores el goce tranquilo de una riqueza que les sería arrebatada en forma imperdonable si nos dejáramos andar y no afrontáramos el problema de manera decidida.

Podría decir, por fin, que como con esta ley nada se pierde y mucho se puede ganar, no debe vacilarse en aceptarla y contribuir así al éxito de esta nueva política ferroviaria, iniciada por la Provincia con la promesa segura de frutos ópimos en un porvenir que deseo lo más cercano posible. *(¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos en las bancas y en la barra).*

Sr. Quesada — Pido la palabra.

Entro al debate, señor Presidente, un poco cohibido.

El miembro informante de la Comisión es un distinguido ingeniero, de manera que ha abordado el tema en su faz técnica y económica con la competencia y la erudición que le caracteriza. El señor Ministro de Obras Públicas, joven distinguido y orador brillante, ha expuesto con la lucidez de su inteligencia y con el brillo siempre eficaz de su palabra, las vistas fundamentales del proyecto del Ejecutivo.

Entro, pues, como digo, temeroso de mi acción, pero la diferencia de años — que hará también que las armas con que me presento a la lucha, melladas y mohosas, para combatir con paladines victoriosos, jóvenes y fuertes — me hace confiar en que la bondad y las virtudes relevantes de estos distinguidos ciudadanos sabrán considerar y disculpar el esfuerzo que hago al presentarme en tales condiciones al combate. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Señor Presidente: esta idea de la construcción de ferrocarriles flota en el ambiente desde el día en que en la ciudad de La Plata se colocó la piedra fundamental de esta ciudad, capital de la Provincia. La federalización de Buenos Aires trajo, puede decirse, la decapitación política y administrativa de este Estado, y la idea fundamental del hombre que la concibiera, es público y notorio que aspiraba a hacer a esta ciudad capital general de la República. Esto no es un misterio para nadie. Y su idea dominante que esta capital se situara sobre las márgenes del Río de la Plata, para que ella — según la feliz expresión que se ha consagrado en la medalla conmemorativa de la inauguración del Puerto — quedara ampliamente abierta al comercio universal.

Esta ciudad ha sufrido y sufre las alternativas y contrariedades de los pueblos nuevos, y la avidez de todos los que comparten el gobierno de este Estado es el de engrandecer esta capital. Su puerto ha sido una de las preocupaciones más constantes de los hombres del Gobierno Federal, de los miembros del Congreso, de los miembros de la Legislatura de Buenos Aires, y la de todas las personalidades que han ocupado el Gobierno de la Provincia, que han querido encauzar por todos los medios posibles el progreso de este puerto.

Recordarán los señores senadores que se ideó hacer un canal para unir este puerto con el de la Capital.

Han sobrado proyectos de ferrocarriles eléctricos que unieran este puerto con el de la Capital Federal, dándole la vida proficua de que carecía.

Y cuando el doctor Rocha, después de inaugurar el puerto, supo un día que no iba a ser un puerto de entrada de importación sino de tránsito, sintió una gran congoja, pero no estaba en sus manos impedirlo.

Los puestos públicos son transitorios y los gobiernos terminan el día que marca la Constitución.

El empuje vigoroso que él quería dar a este puerto no le permitió resolver todos los problemas, por mucho que los planteara en su imaginación, y a esta Capital le faltaron, como elementos principales de vida, estas arterias que forman las vías férreas, que con tanta justicia y exactitud ha comparado el señor Ministro de Obras Públicas con las arterias del cuerpo humano. Y por eso el puerto flaqueó, y esta ciudad ha languidecido; porque es sensible decir que la Capital de la Provincia, con una red vastísima, tiene un servicio deplorable con todo el resto de comunicaciones de la Provincia, porque para ir a ella es necesario llegar a la Capital Federal, puesto que no es posible obtener un servicio directo.

Y yo pregunto, como lo hacía el señor Ministro: ¿dónde han estado nuestros representantes? ¿Qué han hecho a ese respecto los que han ocupado altas posiciones en el Congreso? ¿Dónde ha estado la previsión de los legisladores y especialmente de los representantes de la Provincia, que en las diversas épocas en que se han otorgado concesiones a las empresas que hoy las explotan, votando nuevas leyes dadivosas, como lo ha dicho el señor Ministro, sin exigir que las redes ferroviarias de la Provincia sirvieran a los intereses políticos y administrativos de este Estado, procurando que afluyeran a la Capital de la Provincia?

La provincia de Córdoba, que ha sido relativamente pobre con relación a la provincia de Buenos Aires, ha tenido en su seno desde hace diez años como una preocupación constante de sus gobiernos aportarle el contingente valioso de estas corrientes ferroviarias, y es plausible ver a aquella ciudad rica, poderosa, hermosa y grande, porque todo el comercio de la campaña, que antes era tributario del Rosario, es hoy tributario de la ciudad de Córdoba.

Porque cuando se levanta una palabra en el parlamento en defensa de esos intereses comunes, la mayor parte de las veces es ahogada por las primeras precipitaciones, por las exigencias continuas de los que tienen interés en la sanción inmediata de leyes sin estudio.

El señor Ministro de Obras Públicas se ha referido al gobierno del doctor Ugarte.

Sí, señor Presidente, yo tuve ocasión de conversar con el doctor Ugarte cuando desempeñaba el Gobierno de la Provincia, y conocí de cerca sus elevados anhelos en lo relativo a los ferrocarriles.

Y no era sólo esa la preocupación de aquel distinguido ciudadano.

Recuerdo que en un momento de expansión me dijo: tengo dos grandes anhelos: uno es el resurgimiento del Banco de la Provincia; el otro es el restablecimiento del ferrocarril del Estado, es decir, la línea que teníamos al Oeste, por un ferrocarril amplio y vasto que sirviera los intereses económicos.

A mí me tocó actuar de cerca.

La iniciativa del Gobierno, la primera, se hizo con mi intervención; y la segunda motivó más de una discusión sobre la materia ferroviaria.

El doctor Ugarte inició su gobierno en una época bien difícil, en un momento financiero tan delicado, que los señores senadores y el país entero no han de haberlo olvidado.

Necesitaba esta Provincia un empréstito pequeño de ciento cincuenta mil libras esterlinas; y no hubiera sido posible conseguirlo sin un acaudalado caballero no hubiera dado su garantía.

Pero se produjo el desarrollo del país, el crecimiento de la población, se desenvolvió la riqueza a tal punto, que el señor Ugarte creyó necesario afrontar de lleno estos dos problemas: el resurgimiento del Banco y la construcción de ferrocarriles.

El primero lo realizó y el segundo dejó las bases para que se hiciera, terminado su gobierno.

Hoy tócanos ampliar la ley; y, adherente como soy al propósito de fomentar esta construcción de ferrocarriles del Estado, no quiero dejar pasar en silencio los juicios un tanto exagerados — si se me permite la expresión — con que se fustiga a las empresas que han contribuído al acrecentamiento de la riqueza y al fomento de las industrias y de la ganadería en la Provincia, y haré extensivo lo mismo a todo el país.

Sin ellas, señor Presidente, sin aquella ley famosa del año sesenta y dos, que el general Mitre prestigiara con su autoridad, quién sabe si habríamos llegado a la situación feliz en que hoy nos encontramos.

Aquel ferrocarril del sur que iniciara Lumb, Portade, Martínez de Hoz y otros ciudadanos, fué realizado en Londres con el concurso prestigioso del señor Parish que ocupaba el Consulado de Inglaterra en la República Argentina.

Fué traído, señor Presidente, ese concurso necesario a nuestra riqueza; sin él, la provincia de Buenos Aires no hubiera realizado la obra.

Es claro que, posteriormente, cuando estas obras se realicen, cuando los ferrocarriles se extiendan, debe buscarse también que estos señores capitalistas que hacen esto, no en el concepto de satisfacer los altos deberes del Estado, que son diferentes de los de los capitalistas, porque el Estado tiene que ençauzar la producción del país y fomentarla con un criterio totalmente diverso del de las empresas ferroviarias, no por ello sería justo afirmar que ellos no han contribuído al desarrollo del país, y que sólo han buscado el interés del capital.

Señor Presidente: en un país como este, donde el interés del capital es excesivamente caro, porque, por no hacer nada, por tenderse a la bartola, como suele decirse, se puede ganar un interés del nueve por ciento, no es un interés excesivo el siete por ciento, obtenido después de treinta o cuarenta años de lucha. Y no son pocas las empresas existentes en el país, que, en la actualidad, con sus ferrocarriles en explotación, no sacan ni el cuatro ni el tres por ciento sobre su capital.

Entonces, hay que tener en cuenta que si el capital inglés o extranjero es resistente a todas estas inclemencias del tiempo y puede soportar estos quebrantos para esperar días mejores, no hay que censurarles que procuren mantener ciertas tarifas que les aseguren a sus capitalistas ciertos rendimientos. Las empresas privadas no tienen otras, como los ferrocarriles del Estado, todos los recursos del país para cubrir las pérdidas que experimenten, aunque sea con el aumento de las cargas públicas que pagarán los contribuyentes.

Este ferrocarril que yo apoyo podrá darnos beneficio, pero por el momento no da ninguno. El señor Ministro de Hacienda, presente en este debate, podría decirnos cuán lejos estamos de que el ferrocarril que está en construcción rinda lo bastante para hacer el servicio de la deuda.

Ahora, señor Presidente, vamos a hacer nuevas construc-

ciones. La ley empieza por determinar ramales; la ley empieza por fijar condiciones, y sería del caso, señor Presidente, de preguntar si estas condiciones y si estos ramales enumerados con tanta minuciosidad por el señor miembro informante de la Comisión, resultan tan convenientes y serán los más ventajosos.

Yo entiendo, señor — y aun cuando esto fuera motivo de una discusión en particular, quiero enunciarlo — yo entiendo que nosotros, al iniciar esta política ferroviaria, no pretendemos llevar una agresión, sino que pretendemos sencillamente servir a los intereses de la Provincia; y si pretendemos esto, podría ocurrir, señor Presidente, que esta ley, determinando ya los ramales en la forma que lo propone la Comisión, pudiera tener sus ventajas y pudiera tener también sus serios inconvenientes. Si las líneas longitudinales, que sirven los ferrocarriles del Estado fueran contadas por líneas normales para traer los productos de la zona Oeste a los puertos, quizás con un kilometraje muy inferior, habríamos servido mejor las necesidades de nuestra producción.

Otra observación al proyecto, señor Presidente, me ha merecido muy particular atención.

La ley inicial que autoriza la construcción de esta línea, fija una forma, fija un procedimiento, involucra el capital con el contrato de ejecución de la obra.

He oído innumerables censuras a este procedimiento; y esta manifestación, señor, la he oído, si no en público, por lo menos en privado, del señor ex Ministro de Obras Públicas, doctor Sojo. El creía que la forma de contratar la ejecución de la obra con la misma empresa que aportaba el capital, tenía para la Provincia inconvenientes materiales de consideración. Y entonces, si en este caso el resultado no ha sido satisfactorio, ¿no convendría hacer la ley en una forma más amplia y más liberal?

Yo entendería, señor Presidente, que si esta ley fuera una ley-contrato, que especificara ya una persona determinada, se estableciera en la forma que se proyecta. Pero si no ha de ser así, si ésta ha de ser una ley por la que no se sabe a qué persona se ha de adjudicar el contrato, lo más natural, lo más lógico y lo más conveniente sería que se diera al Po-

der Ejecutivo la facultad para ejecutar la obra y se le autorizara para la emisión de títulos y su contratación en la época y forma que la estimara conveniente; y que para la ejecución de la obra sacara, como hace el Gobierno de la Nación y hace cualquier particular, a licitación pública su realización y recibiera propuestas para la construcción del camino de hierro y contratara, como hace el Gobierno Federal, el tren fijo y móvil necesario a la explotación de la línea.

De esta manera, señor Presidente, el Poder Ejecutivo sacaría todas las mayores ventajas y evitaría todos los inconvenientes que ha enunciado el mismo Poder Ejecutivo, y que es voz pública ha sufrido la Provincia con el contrato primeramente realizado, en que parece que los precios calculados y contratados son excesivos, a punto tal, que hoy mismo se tienen propuestas verbales y oficiosas, según las cuales podrían hacerse las mismas obras con un diez o un quince por ciento menos de aquellos precios. Para los ferrocarriles que el Estado Federal ha contratado, señor Presidente, en puntos extremos de la República, al sur y al norte, los precios de éstos entiendo que es de 18.000 pesos oro por los de trocha angosta y para los ferrocarriles de trocha ancha, 22.000 pesos oro.

En cambio, el precio que se tiene en vista aquí para la construcción de esta obra, creo que se le hace llegar a 30.000 pesos oro.

Esto abona, señor Presidente, en favor de mi tesis. Creo que la ley debe darse, pero creo que se la debe dar buscando su modificación en la forma indicada, para que la autorización al Poder Ejecutivo sea amplia y para que pueda contratar el empréstito separadamente de la construcción de la obra y adquisición de materiales.

Otra forma, señor Presidente, que indiscutiblemente podría beneficiar al Estado y que facilitaría al Poder Ejecutivo y a la Legislatura la realización de una obra de esta magnitud, sería la de darle al Poder Ejecutivo facultad también para que al mismo tiempo que ha de tenerla para construir la obra, pudiera arrendarla.

¿Quién nos asegura, señor Presidente, que mañana el Poder Ejecutivo no pueda recibir una proposición de arrendamiento de la obra y que ese arrendamiento sea hecho en forma tal,

que asegure al Poder Ejecutivo, mejor dicho, al país, de las pérdidas que hubiera sufragado?

Porque sino me equivoco, hasta ahora el ferrocarril a Meridiano V, no aporta sino un pequeñísimo producido para el pago de los intereses.

Si el Poder Ejecutivo supiera mañana que tiene esta empresa que sufragar las pérdidas para resacirse con entradas posteriores, arreglando las tarifas a satisfacción del Poder Ejecutivo, habríamos conseguido resolver un problema que afecta en no poco las finanzas de la provincia de Buenos Aires, cuya situación nos pintaba con colores casi sombríos, en días no lejanos, el actual Ministro de Hacienda.

Creo también, señor Presidente, que en el proyecto de ley que se discute no debe establecerse el tipo de la emisión; y no debe hacerse, porque el valor de los títulos no se decreta sino que lo fijan las plazas europeas.

Se dirá que se puede establecer, porque se involucra la construcción. Pero entonces yo diría, o es falsa una cosa o es falsa la otra. Si al tipo de cuatro y medio por ciento, o noventa no puede colocarse, porque no es posible, porque la situación de las plazas europeas no permite la colocación de este tipo de interés a ese valor, quiere decir que estamos jugando a las escondidas; que sabiendo que no es posible colocar el empréstito a ese tipo, hay lo que se llama gato encerrado en la segunda parte, es decir, que el precio a que se ajustan los trabajos tampoco es el verdadero, que está elevado en razón directa precisamente de la pérdida que se va a sufrir por el quebranto del título.

De manera que de dictarse la ley, debe dictarse con perfecta claridad, con el propósito de que puedan concurrir a proponer al Estado el mayor número de personas interesadas, porque cuanto menos dificultemos la ejecución de la ley, cuanto menos la limitemos respecto a las personas que puedan intervenir, más conseguiremos elevar el precio de la oferta.

Entonces, el medio fácil, claro y eficaz de que esta licitación se haga en las mejores condiciones posibles, es darle al Poder Ejecutivo la mayor liberalidad, pero a la vez darle tiempo para que a esta licitación puedan entrar todos los proponentes que se encuentren en condiciones de hacerlo sin limitarse a

dos o tres casas financieras que puedan involucrar la operación con la construcción.

He creído conveniente dar estas razones a la Honorable Cámara, y ella las pesará. Creo, también, que es el caso de exigir y de establecer en la ley ciertas disposiciones más terminantes y más categóricas respecto de la aplicación de los fondos provenientes del empréstito.

No ha de sorprender a la Honorable Cámara que yo le diga que el Poder Ejecutivo, no éste, no me refiero a él, los poderes ejecutivos suelen olvidarse de las leyes y violarlas con una impudicia verdaderamente extraordinaria.

Hemos oído aquí a un Ministro de Hacienda de la Provincia, expresarlo sin ningún recato; decir que las leyes y los contratos habían sido violados. Violados, ¿por quién? Violados por el Poder Ejecutivo. Y cuando se le pide al Poder Ejecutivo por medio de una minuta de comunicación que exprese qué contratos han sido violados y por quiénes, y cuáles han sido las medidas que ha tomado el Poder Ejecutivo en defensa de los intereses públicos, el Poder Ejecutivo guarda absoluta reserva; y aun está sin respuesta la comunicación de esta Cámara.

Cuando se hacen estas manifestaciones y se llama la atención de la Legislatura para buscar el medio de establecer en la ley ciertas medidas previsoras que en el futuro eviten estas transgresiones, se cumple un deber, desagradable, si se quiere, pero necesario, en defensa de los caudales públicos.

Yo no he de entrar, señor Presidente, en otras consideraciones.

Creo que dentro de nuestro sistema ferroviario caben perfectamente, la construcción de ferrocarriles del Estado y la concesión de ferrocarriles particulares.

Las razones de urgencia que se han querido dar para la sanción de este asunto, entiendo, señor Presidente, que han desaparecido.

Una de las principales era la que se refiere a la zona de influencia consignada en un proyecto de ley, que está en la Cámara de Diputados de la Nación, sobre la fusión de los ferrocarriles del Sur y del Oeste. Mis informes son que esa disposición ha sido borrada del proyecto.

Otra, que se refiere a la construcción de dos mil quinientos kilómetros, que podía ser perturbada por este proyecto, también ha sido modificada.

Pero aunque así no hubiera sido, yo entiendo que tratándose de un asunto de vital importancia para la provincia de Buenos Aires, su distinguida representación en el Congreso, donde se encuentran hombres dirigentes de primera magnitud, no habría de dejar pasar impasible asuntos que pueden afectar tan profundamente los intereses económicos de la Provincia que representan.

De manera que no me alarmo, señor Presidente; y creo que el Honorable Senado al sancionar esta ley haría bien en tener presentes las observaciones que le he hecho, algunas de ellas si no recogidas, por lo menos habladas con el señor Ministro de Hacienda, como es el asunto del arrendamiento de los ferrocarriles del Estado.

No creo que en lo que me manifestó entonces el señor Ministro me dijera ningún secreto, porque, si lo fuera, no lo diría.

Me reveló que había cambiado ideas con algunas personas que tenían el propósito, — y no quiero aventurar una palabra de más, — de traer a su conocimiento una proposición para arrendar los ferrocarriles del Estado por una suma anual que equivaldría al servicio de la deuda.

El Honorable Senado pesará lo que esto representa para las finanzas, sin que esto importe coartar la libertad del Ejecutivo en la prosecución de las obras.

Pero hay otro punto que también conviene tocar y que no está consignado en el proyecto que se discute.

Estos nuevos ramales, ¿en qué condiciones quedan con la línea troncal? La línea troncal está vinculada a una compañía coasociada al gobierno, que ha aportado ya el capital que ha de aportar mañana esta otra empresa.

Si estas dos empresas no están vinculadas, si sus intereses son antagónicos, de diversos grupos, ¿cómo quedan los unos respecto de los otros? La ley no lo ha previsto, no dice nada; y sin embargo, es una cosa que interesa profundamente al servicio de la línea.

Y al decir al servicio de la línea, digo a la renta de la línea;

digo a los deberes del Gobierno para con los tenedores de los títulos, para con sus socios, que han aportado en el primer caso, el capital.

Bien, señor Presidente; quizás he molestado la atención de la Honorable Cámara más tiempo de lo que hubiera deseado; y espero que la comisión que ha escuchado mis observaciones sabrá si vale o no la pena de tomarlas en cuenta.

Tengo noticias de que la Cámara ha resuelto sesionar el jueves.

Sr. Presidente — Aún no se ha resuelto.

Sr. Quesada — Bien, con estas palabras que acabo de exponer, pongo fin a mi exposición, y la Comisión y la Cámara resolverán lo que estimen conveniente.

He terminado. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!)*

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

He oído con verdadera complacencia las palabras que acaba de pronunciar el señor senador Quesada, bien elocuentes por cierto, sobre todo, porque contienen una coincidencia con los rasgos generales del proyecto, según mi entender.

De manera, pues, que me limitaré a decir que si bien tengo anotadas algunas modificaciones para proponer en la discusión en particular, no me parecía oportuno exponerlas a la Cámara al tratarse el asunto en general, por referirse a detalles respecto a algunos artículos o incisos del proyecto.

He tenido muy en cuenta algunas de las observaciones concretas que ha hecho el señor senador, acerca de determinados puntos, que serán discutidos cuando se trate el asunto en particular; los he anotado con especialidad para que podamos discutirlos ampliamente en el momento oportuno, advirtiendo al señor senador que tendré la satisfacción de acompañarlo en algunos puntos, propendiendo, como es la aspiración de todos, a que la ley salga sancionada en la forma más clara, más precisa y más eficaz para los intereses de la Provincia.

Nada más. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!)*

Sr. Ministro de Hacienda — Pido la palabra.

Las palabras del señor senador Quesada, aunque no pensaba hablar en este momento, me obligan a aducir algunas consideraciones para rebatir afirmaciones que él ha hecho, y sobre las cuales deseo llamar la atención del Honorable Senado.

Me ha sorprendido, en primer término, la afirmación de que el empréstito de trescientas mil libras hecho en el comienzo del gobierno del señor Ugarte, para proveer a las necesidades de la administración pública, fué garantido por un particular. Es la primera vez que oigo esta afirmación.

Sr. Quesada — Estaría en Europa.

Sr. Ministro de Hacienda — No señor, estaba aquí. Y como no tenía al respecto ni siquiera el más leve indicio, inmediatamente mandé preguntar al actual señor Gobernador, ex Ministro de Hacienda del Gobernador Ugarte — que si bien no lo acompañó en los comienzos, hizo con él, puede decirse, la mayor parte de su gobierno — y me ha contestado que entendía que el empréstito hecho por el banco de Tarapacá no tuvo más garantía que la de la Provincia misma.

Aunque sea algo retrospectiva, quería hacer esta aclaración en honor al buen crédito que la Provincia goza actualmente, ha gozado siempre y seguirá gozando en el porvenir.

En cuanto a la referencia de una conversación accidental que tuvo el señor senador conmigo; efectivamente recuerdo una conversación que tuvimos con respecto a una propuesta de que se me hablara hace algún tiempo, referente a la concesión de la línea del Meridiano V. No se trataba de un arrendamiento; se me insinuó que se presentaría una empresa proponiendo hacer con el Gobierno una sociedad en que éste aportara como capital la línea existente y el sindicato los nuevos capitales necesarios para la terminación de estos ramales, indispensables a la vida de la red principal, y que se organizaría la explotación con una base algo semejante a la del actual Banco de la Provincia.

Sr. Quesada — ¡Muy bueno!

Sr. Ministro de Hacienda — He hablado a este respecto con mi colega el señor Ministro de Obras Públicas; pero creo que esta propuesta no ha llegado a formalizarse nunca, al menos hasta mí no ha llegado, ni era tampoco de mi incumbencia; y a la persona que me vió, oportunamente le manifesté que si la propuesta se formalizara, ella debía ser presentada al Ministro de Obras Públicas.

Es efectivo, señor Presidente, que el Meridiano V no costea actualmente su servicio. Mal puede hacerlo, cuando se sa-

be que esto ya estaba previsto al sancionarse la ley, puesto que al hacerse el contrato del empréstito, se estipuló que los tres primeros años el servicio se haría con fondos tomados de la misma negociación. La explotación de la línea el año pasado, como saben los señores senadores, ha dado un déficit de cien mil pesos, a cuyo efecto ya se han solicitado los recursos en el crédito suplementario que está a la consideración de las Cámaras, que ha pasado en revisión de diputados con pequeñas modificaciones, y que aprovecho esta circunstancia para pedir al Honorable Senado quiera tratarlas en la presente sesión, porque se trata de pagos urgentes de la Administración.

En cuanto a mi opinión sobre el proyecto actualmente en debate, yo le contestaría al señor senador con las mismas palabras con que terminaba su exposición mi colega el señor Ministro de Obras Públicas: con esta ley nada se pierde y, en cambio, ganaremos mucho; debiendo agregar que ya alguna vez en que hemos conversado con el señor Ministro de Obras Públicas y con el señor Gobernador, no propiamente en acuerdo de Ministros, sino más bien en pequeños acuerdos, he manifestado mis dudas sobre si la Provincia podría seguir sosteniendo la construcción y explotación del Meridiano V. Este es un problema que no afecta al momento actual tan solo, que es para el futuro y para todos los momentos; y por honradez de ideas, aprovecho la ocasión que se me presenta para hacer esta salvedad.

Una de las observaciones hechas por el señor senador es perfectamente exacta: Título de cuatro y medio por ciento, colocado a noventa, implica en el momento actual una cláusula que haría ilusoria toda la ley; pero hay que tener presente dos circunstancias. En primer lugar, que se trata de obras que han de ser estudiadas en el año próximo y para cuya realización se da un lapso de tiempo de diez años.

De modo, pues, que no se puede tomar como patrón la medida financiera actual que es completamente anormal.

En este momento es absolutamente imposible, en Francia, por ejemplo, llevar un empréstito, de cualquier tipo que sea. El mercado está absolutamente cerrado por prohibición del gobierno. Y si en las demás naciones no existe prohibición absoluta, existe la prohibición material.

Los empréstitos, hoy día, son irrealizables. Pero esta situación, lógicamente, debe cambiar. La política europea se despeja; la terminación de la guerra de los Balcanes despeja el horizonte financiero, sino en su totalidad, en una gran parte; y es de presumirse que en el porvenir ha de ser posible volver a contratar empréstitos en condiciones tan favorables como los que se han hecho en el pasado.

Hay además otra circunstancia que tener en cuenta, y que el mismo señor senador se adelantó a mencionar.

En operaciones de esta índole, puede ser conveniente vincular la contratación del empréstito, con la construcción de la obra, porque en esa forma hay, para los contratistas, un doble margen de utilidad: la que les deja la operación financiera y la que les deja la construcción de la obra; y pueden entonces contentarse con una ganancia inferior en cada uno de los ramos aisladamente, porque al fin viene a representar una mayor utilidad.

En el presente caso, si el Gobierno hubiere de llevar adelante esta ley en todas sus fases, quizás hubiera convenido contratar con la actual empresa que tiene ya todos los planteles, que tiene ya organizados todos los servicios necesarios para esta construcción, y que, por consiguiente, está en condiciones muy ventajosas para presentarse en condiciones de precio muy favorables. Tan es así, que existe en la carpeta de la Comisión de Obras Públicas una propuesta escrita; y hay además propuestas verbales.

Y me parece que el propósito que existe en la Comisión de Obras Públicas es el que la empresa se encargue de la construcción de los nuevos ramales, tomando los títulos que la Provincia va a emitir de cuatro y medio al noventa por ciento y haciendo una bonificación sobre los precios anteriores de diez por ciento...

Sr. Villanueva — No se establece el porcentaje. Se dice solamente que se hará una bonificación.

Sr. Ministro de Hacienda — Yo había tomado como base el porcentaje de diez por ciento que me había sido dado ayer por el señor senador.

Suponiendo entonces que la bonificación fuera de diez por ciento, y tomando los títulos del cuatro y medio al noventa

por ciento, implicaría una rebaja de diez y nueve por ciento sobre la propuesta que a mí, verbalmente, se me había transmitido de tomar títulos de cinco por ciento al noventa y dos y hacer una bonificación además, de diez por ciento.

Se ve, pues, que estas negociaciones combinadas pueden dar para la Provincia un beneficio real en el precio de consirucción.

Por otra parte, debo hacer observar al señor senador Quesada, que la ley es amplia, porque autoriza a proceder en ambas formas. Se puede contratar ambas cosas conjuntamente, o se pueden contratar separadamente. Así lo establece el artículo 6º en su segunda parte.

De modo que si el Gobierno encuentra mayor conveniencia, una vez que el mercado financiero mejore de condiciones, en negociar los títulos por una parte, o en sacar por otra a licitación la construcción de las obras, está facultado por la ley para hacerlo.

A mi juicio, mientras se realizan por el Poder Ejecutivo los estudios; mientras sea posible abordar el problema magno que importa en realidad para las finanzas de la Provincia la construcción de estas nuevas líneas, la situación del mercado europeo ha de variar; y entonces el cuatro y medio colocado al noventa por ciento no sería un obstáculo para que se pudiera hacer independientemente la negociación del empréstito para la construcción de las obras.

Esto es todo lo que quería decir al Honorable Senado; y una vez más hacer mi reserva en cuanto a la posibilidad de que, en el futuro, la Provincia pueda seguir la construcción de todos estos ramales y continuar con su explotación.

Esta reserva he querido hacerla ante el Honorable Senado, como la he hecho ante el señor Gobernador de la Provincia; porque aun cuando tengo la seguridad de que no ha de tocarnos a nosotros la tarea de consejeros del gobierno que lleve adelante estos proyectos, quiero cuando menos dejar constancia, de cuál es la opinión del Ministro de Hacienda actual, con respecto a esta operación. He dicho.

Sr. Quesada — Pido la palabra.

Para hacer unas breves aclaraciones.

Empezaré por donde comenzó el señor Ministro.

Me alegro de que el señor Ministro de Hacienda haya te-

nido oportunidad de consultar al señor Gobernador de la Provincia el hecho que enuncié de que en la iniciación del Gobierno del señor Ugarte se ofreciera la garantía de un caballero por un préstamo de ciento cincuenta mil libras...

Sr. de la Riestra — Creo que eso ocurrió en el Gobierno del señor Irigoyen.

Sr. Quesada — Fué en el del señor Ugarte, que encontró que se debían varios meses a los empleados de la administración. Fué un préstamo del Banco de Tarapacá, a que el señor Ministro ha aludido.

No era Ministro, entonces, del señor Ugarte el actual Gobernador sino el doctor Pascual Beracochea. Y bien puede ser que por ese motivo el señor Gobernador actual ignore lo que hizo su antecesor en el Ministerio.

El préstamo fué hecho, si mal no recuerdo, con la garantía personal del señor Benito Villanueva, en lo que nadie puede creer que haya desdoro, ni cosa parecida...

Sr. de la Riestra — Yo creo que está equivocado el señor senador; fué un préstamo que se negoció sin garantía de ninguna clase.

Hago esta rectificación para que no aparezca la Provincia en condiciones un tanto deprimentes para su crédito.

Sr. Quesada — Yo he traído este recuerdo que no sirve como un desmedro para la administración pública, y que, al contrario, revela como el gobierno de entonces se preocupaba del engrandecimiento de la riqueza de la Provincia y de preparar esas obras de engrandecimiento que al terminar su gobierno pudo realizar el señor Ugarte.

Respecto de otro punto que enuncié, que ha recogido el señor Ministro, ha dicho ser cierto que se le había hablado, no de un arrendamiento, sino de una sociedad análoga a la del Banco de la Provincia que aportaba el capital necesario para hacer durante algunos años, el servicio de las obligaciones emitidas, y que se proponía, además, construir los ramales necesarios al tronco principal de la línea; y dice el señor Ministro que no ha llegado a hacérsele una proposición concreta. Pero se desprende lógicamente que si no ha llegado, bien puede llegar; y es por esta razón que yo anticipaba la conveniencia de que al discutirse la ley, se le autorizara al Poder Ejecutivo

para que estuviese en condiciones de poder aceptar una propuesta que sería perfectamente ventajosa, es decir, construir los ramales sin que el Gobierno tuviera que gestionar el empréstito, en condiciones ventajosas, y sin tener que sufragar durante un número de años el pago de los intereses de los títulos emitidos.

Esta es, señor Presidente, una proposición ventajosa para el Estado y que debiera, entonces, consignarse para el caso posible de su aplicación. Tanto más, señor Presidente, que el señor Ministro ha enunciado, que siendo esta ley facultativa para el gobierno y siendo la situación financiera universal sumamente difícil, es presumible que recién en el curso del año entrante se podrá empezar a conversar sobre la negociación a efectuarse respecto de la operación financiera, porque los mercados europeos no están ahora habilitados para hacer negociaciones de ninguna clase, en lo que estoy perfectamente de acuerdo. Bien que crea, señor Presidente, que por la forma de la ley, involucrar una cosa y otra, hace que las ventajas que enuncia el señor Ministro se traduzcan regularmente en perjuicio del Estado.

Dice el señor Ministro que es una ley facultativa; pero es que por esta razón y por razones de seguridad, es que la ley anterior no ha resultado tan conveniente, y la prueba está que por el error cometido en la contratación del empréstito en la forma hecha, es que el costo de los quilometrajes de la línea construída superan en mucho al costo de las otras líneas de trocha angosta. No nos ha dicho nada a este respecto el ñor miembro informante de la Comisión ni los señores Ministros de Obras Públicas y de Hacienda, y de los estudios comparativos sobre el costo real y positivo de las líneas de la Provincia de Buenos Aires; de esta Provincia, la más rica, la más fácil, la más llana, la que ofrece menos inconvenientes técnicos para la construcción de las líneas, resulta que ese costo es muy superior al de otras análogas construídas en otras partes de la República, lo que quiere decir que los contratistas han sacado una pingüe utilidad, que ha pagado la Provincia. ¿Por qué? Por el sistema que ha empleado, sistema en el cual vamos a volver a incurrir.

Sobre esto, señor Presidente, he querido llamar la atención.

Por lo demás, señor Presidente, ya que se ha recogido algunas de las afirmaciones que he hecho respecto al Poder Ejecutivo, hubiera sido de desear que el señor Ministro nos hubiera dicho algo respecto a estas extralimitaciones del Poder Ejecutivo en la aplicación de leyes especiales, dictadas con fines determinados, para la construcción de obras, y de cuyos fondos el Poder Ejecutivo ha dispuesto, aplicándolos a gastos generales de la administración.

Estas son cosas, señor Presidente, sobre las que conviene llamar la atención del país en estas circunstancias, en que se encuentra al frente del Ministerio de Hacienda un caballero que reputo perfectamente honorable, sincero y bien intencionado. Este es el caso, entonces, de traer a colación estas cosas y de recordarlas con perfecta y deliberada intención para que el Poder Ejecutivo se manifieste sobre ellas y pueda la Legislatura tener oportunidad para apreciar los rumbos de la política financiera que reclama la honradez y la buena marcha de la Administración.

Nada más. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Sr. Ministro de Hacienda — Si el señor senador concretara, tal vez le pudiera contestar; no he podido hacerlo a una pregunta que el señor senador no había formulado.

Sr. Villanueva — Nosotros estamos discutiendo en general la ley que autoriza la construcción de ramales en la línea al Meridiano V. Con sumo placer he escuchado las observaciones del señor senador Quesada, alguna de las cuales son propias de la discusión en particular, y por eso me permito llamar la atención del Honorable Senado para que nos concretemos a lo que es pertinente.

Sr. Quesada — Ya he terminado, señor.

— No haciéndose uso de la palabra, se aprueba en general el proyecto en discusión.

HONORABLE CÁMARA DE SENADORES

SANCIÓN EN PARTICULAR

Sr. Presidente — La Cámara ha sido citada especialmente para esta sesión, con el objeto de considerar en particular el despacho de la Comisión de Obras Públicas en el proyecto de

ley sobre ampliación de la emisión de bonos autorizada por leyes anteriores, destinados a construcción de ramales del Ferrocarril a Meridiano V.

— Ocupa su asiento en el recinto el señor Ministro de Obras Públicas, doctor Rodolfo Moreno (hijo).

— Se lee el artículo 1º.

Sr. Presidente — Como el artículo 1º consta de varios incisos, se considerará separadamente cada uno de ellos.

Está en discusión el inciso *a)*.

Sr. Ceretti — Se podrían dar por aprobados los incisos que no fueran observados.

Sr. Presidente — Si hay asentimiento, así se hará.

— Asentimiento.

— Se dan por aprobados los incisos *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *e)* y *f)*.

— En discusión el inciso *g)*.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Propongo agregar a este inciso las siguientes palabras: «Siempre que no fuera construído por la Compañía General de Ferrocarriles, dentro de los términos de su concesión».

El objeto que tengo al proponer este agregado es el de evitar que aparezcamos en contradicción con el propósito que se ha tenido por el Poder Ejecutivo al mandar este proyecto de ley, y por la Comisión al auspiciarlo.

La doctrina que predomina en esta materia, cuando hay concesiones otorgadas por la Nación y por la Provincia, es la de la prioridad en el sentido de la época en la cual se han otorgado: prevalece la que ha sido hecha con fecha anterior.

La Compañía General de Ferrocarriles tiene en este momento una concesión otorgada por el Gobierno de la Nación, y si sancionáramos el inciso en esta forma probablemente se daría lugar a un reclamo y nos haría aparecer en contradicción con este sistema de la prioridad, que es en el que se asienta el derecho de la Provincia en este caso, al otorgar una autorización para construir una gran línea férrea.

Pero como podría ocurrir que la Compañía General de Ferrocarriles no construyera la línea y dejara caducar su conce-

sión, que ya ha tenido prórrogas diversas, no conviene tampoco que la Provincia abandone sus derechos. Quedarían las cosas perfectamente salvadas si la Provincia estableciera en este inciso que se hará uso de esta autorización siempre que la Compañía General, dentro de los términos de su concesión, no construyera esta línea.

Creo que así se salva todo.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

La Comisión no tiene ningún inconveniente en que se acepte el agregado.

Sr. Presidente — Se va a leer el inciso con el agregado.

— Se lee:

«*g)* De Bahía Blanca por el Azul hasta empalmar con la línea principal entre el Monte y el arranque de la línea A, siempre que no fuera construída por la Compañía General de Ferrocarriles, dentro de los términos de su concesión.»

Sr. Presidente — Se votará en esta forma.

— Es aprobado.

— Se aprueban sin observación los incisos *h)*, *i)*, *j)*, *k)* y *l)*.

Sr. Llobet — Pido la palabra.

Desearía conocer, señor Presidente, cómo opina la Comisión respecto de un reclamo o pedido que he recibido de vecinos de un pueblo, que, por su situación geográfica, puede decirse que está completamente aislado.

Se trata del pueblo de la Magdalena.

El Ferrocarril del Sud, entre otras líneas que tiene en explotación, tiene un ramal que arranca de Bavio para ir a la Costa Sur, lo que ha hecho que aquel pueblo haya quedado un tanto rezagado en sus comunicaciones con las líneas principales, viéndose en el caso de venir a La Plata, para transportarse a otros puntos, con perjuicio de sus intereses generales.

Esto es notorio; se han hecho muchos reclamos por ese pueblo, no sólo ante las autoridades de la Provincia, sino ante el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, y al mismo Congreso Argentino.

El Ferrocarril del Sud ha prometido en diversas ocasiones satisfacer los deseos de ese vecindario, pero no ha cumplido nunca sus promesas.

Se me ocurre ahora que se trata de dictar una ley de previsión que ampare los intereses generales de la Provincia, que debería con preferencia favorecerse las que se consideran desamparadas.

Además, hay otra circunstancia, señor Presidente. Tengo entendido que el Ferrocarril del Sud, previendo que las costas del Río de la Plata, y particularmente las del mar, que están pobladas por grandes bosques y que se presume que con el tiempo, por su altitud y riqueza, están llamadas en un futuro próximo a grandes destinos, en el proyecto de fusión de los Ferrocarriles del Sud y del Oeste, figura un trazado que toma esa zona de la costa.

Se comprende, entonces, que habiendo un radio de influencia suficiente en ese trazado que se proyecta, podría comprenderse el pueblo de la Magdalena en esa extensión a la costa; lo que modificaría la línea proyectada en lo fundamental.

Tal vez, en esa forma se atenderían los reclamos que de muchos años atrás vienen haciendo los vecindarios de esas localidades.

Si la Comisión pudiera darme su opinión en este sentido, se lo agradecería.

Sr. Villanueva — Desearía que concretase su proposición el señor senador.

Sr. Llobet — La modificación consistiría en establecer un ramal desde La Plata hacia el pueblo de la Magdalena, pasando por Dolores, Conesa y Coronel Vidal, etc. Esto como agregado.

Sr. Villanueva — Como puede ver por el plano el señor senador, el ramal que sirve desde La Plata a Dolores, toma esta zona que no afecta la zona del Ferrocarril del Sud.

Entonces, para no entorpecer la línea del Ferrocarril del Sud, podríamos proponer, al terminar este inciso *m)*, un ramal a la Magdalena, para que en el estudio que haga el Poder Ejecutivo la tenga en vista y proponga lo que crea conveniente.

Sr. Llobet — Hacia el pueblo de la Magdalena, sin perjuicio de las líneas existentes.

Sr. Villanueva — Está marcado a la Magdalena, teniendo en cuenta la zona de influencia del Ferrocarril del Sud. Por eso es que un ramal salvaría esa dificultad.

Sr. Llobet—Muy bien; pero no se renuncia a continuar hacia la costa, porque eso sería lo interesante.

Sr. Villanueva — No nos quedaría zona para entrar a la costa, sino después de Punta del Indio.

Sr. Llobet — Ahí tiene un pueblo que se trata de formar, y el Ferrocarril del Sud, en previsión de que puede ser intesante, ha solicitado un ramal.

Sr. Villanueva — Hay una zona en blanco en que podría entrar el ramal que se propone.

En todo caso, podría dejarse al Poder Ejecutivo para que, al hacer el estudio, hiciera el trazado de un ramal a la Magdalena.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Bastaría con marcarlo; porque, efectivamente, el Poder Ejecutivo, si prosperara el despacho de la Comisión, estaría autorizado para hacer los estudios definitivos, estableciendo las zonas por donde las líneas deben pasar, sin afectar la de otras empresas, para evitar cualquier protesta.

Sr. Llobet — No puede haber inconveniente, porque este partido tiene una extensión suficiente como para poder establecer varias líneas de ferrocarril.

Como saben los señores senadores, especialmente el señor Villanueva que conoce bien aquella región, la zona más importante y de mayor porvenir es la costa, y si fuera posible tomar sitio allí, como ya se preparan a hacerlo otras empresas, sería muy conveniente.

Sr. Villanueva — Podría establecerse como un ramal a la Magdalena.

Sr. Llobet — Muy bien. Debería ponerse: «Desde La Plata con un ramal a la Magdalena.»

Sr. Presidente — ¿Acepta la Comisión?

Sr. Villanueva — Sí, señor.

Sr. Secretario del Carril — La modificación consistiría en poner en el inciso *m)*: «Desde La Plata con un ramal a la Magdalena, etc.»

Sr. Llobet — Al pueblo de la Magdalena.

Sr. Presidente — Queda aprobado el inciso en discusión con la modificación propuesta.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

En el trabajo que ha hecho la Comisión tenía a estudio una línea que se ha omitido aquí, pero que figura en el plano, en una parte, que es la que arrancando de Necochea, va a General Alvarado y Mar del Plata; y, en el otro sentido, de Necochea por Juárez, Laprida, General Lamadrid. Ahora la comisión la propone, para que continuando hasta Pehuajó, Nueva Plata, Roberts, se interne en el ángulo noroeste de la Provincia con un ramal que nace de Pehuajó hasta Bolívar y que empalma con la línea de Olavarría a Mar del Plata.

Propone, pues, la comisión este inciso:

Desde Necochea a General Alvarado y Mar del Plata y desde Necochea, por Juárez, Laprida, General Lamadrid, Caseros, Nueva Plata, Pehuajó y Roberts hasta el límite noroeste de la Provincia, en las inmediaciones de la estación Santa Regina, con un ramal, naciendo de las cercanías de Pehuajó, por Bolívar, a empalmar con la línea Saladillo-Bahía Blanca en los alrededores del nacimiento del ramal a Olavarría y Sierra Chica.

Esto sería como inciso *n)*.

Sr. Presidente — Si no hay quién haga uso de la palabra, se dará por aprobado el inciso en la forma propuesta.

— Aprobado.

Sr. Olaciregui — Yo haría moción para que se incluyera un ramal de Bahía Blanca a Puerto Militar. Es un ramal de veintitrés kilómetros, y le va a dar salida a esta otra línea troncal de Necochea a Mar del Plata.

Sr. Villanueva — Eso podría establecerse, señor senador, en el ramal A, de la línea de Bahía Blanca, poniéndose: «de Bahía Blanca a Puerto Militar».

Sr. Olaciregui—Eso es, es un ramal de veintitrés kilómetros.

Sr. Presidente — ¿Acepta el señor senador la indicación que hace el señor senador Villanueva?

Sr. Olaciregui — No tengo inconveniente, puesto que es lo mismo al objeto que me proponía.

Sr. Presidente—Tendrá que reconsiderarse el inciso A, pues ya ha sido votado.

Sr. García Piñeiro — Pido la palabra.

Antes de que se reconsidere ese inciso, quiero formular una pregunta a la Comisión; y es si tendría inconveniente en que el ramal que va hasta Roberts, partido de Lincoln, fuera hasta la misma ciudad de Lincoln, cabeza de partido, que tiene mayor importancia comercial y productora, con un ramal hasta Vedia, donde podría empalmar con la Compañía de ferrocarriles de la Provincia, y estaría en comunicación con la zona norte de la Provincia, que está tan olvidada en estos ramales propuestos.

Sr. Villanueva—¿No sería más conveniente arrancar de Nueve de Julio un ramal que fuese a Lincoln? El recorrido sería más corto.

Sr. García Piñeiro — Perfectamente.

Muy bien. Mi deseo es que la línea del ferrocarril del Estado llegue a Lincoln.

Sr. Villanueva — Cuando llegue la oportunidad, voy a explicarle por qué propongo Nueve de Julio.

Sr. Presidente — Se va a votar si se reconsidera el inciso *a)*.

— Así se hace y resulta afirmativa.

Sr. Secretario del Carril — ¿Dónde va el agregado propuesto por la Comisión?

Sr. Villanueva — «Pasando por los partidos de Alvear, Tapalqué y General Lamadrid, llegue hasta los puertos de Bahía Blanca y Puerto Militar».

Creo que es esta la mente del señor senador.

Sr. Olaciregui — Sí, señor; unir el puerto de Bahía Blanca con el Puerto Militar.

— Se vota el agregado y es aprobado.

Sr. Presidente — ¿Cómo es la proposición del señor senador García Piñeiro?

Sr. García Piñeiro — Donde dice: «Nueva Plata, Pehuajó», agregar: «Lincoln, hasta el límite de la Provincia».

Sr. Villanueva — Vamos a alargar el recorrido de la línea del Noroeste. Por eso me parece conveniente establecer un nuevo ramal que saliendo de Nueve de Julio vaya a Lincoln y Vedia.

Sr. García Piñeiro — Yo creo que este ramal no ha de morir en Pehuajó. Entonces, ¿por qué no prolongarlo hasta Nueve de Julio, para que de allí arranque el ramal a Lincoln y Vedia?

Sr. Villanueva — Nos superpondríamos sobre la zona del Ferrocarril del Sud en esta parte. Por esa razón no hemos continuado.

Sr. García Piñeiro — Entonces, poner un nuevo inciso.

Sr. Smith — Pido la palabra.

Deseo hacer una pregunta al señor senador Villanueva: si no sería más corto un ramal que partiendo de la línea troncal fuera a Lincoln, como dice el señor senador García Piñeiro. Porque la línea de Nueve de Julio a Lincoln va a pasar casi paralela a la línea de Los Toldos.

Sr. Villanueva — Está equivocado.

Sr. García Piñeiro — No hay ninguna línea transversal. Y tan es así que en épocas de epidemia, cuando ha habido necesidad de trasladar haciendas de un punto a otro de aquella región, en muchísimos casos ha habido que traerlas hasta la ciudad de Buenos Aires.

Sr. Smith — Y si partiera de la línea actual...

Sr. Villanueva — El Nueve de Julio sería el punto que más se aproximará a Vedia.

Sr. Presidente — Se va a votar el agregado propuesto por la Comisión en su inciso *m)*.

— Así se hace y resulta afirmativa.

Sr. Castex — Pido la palabra.

Para indicar que se agregue una línea en una zona importante, en la parte norte de la Provincia; línea que arrancando de Nueve de Julio debe pasar por Ramallo.

Se trata, señor Presidente, de una zona eminentemente agrícola, que recorre importantes parajes y que debe venir a terminar en Ramallo, que es el punto indicado por su prosperidad y por su población.

Esa línea directa vendría a favorecer a los pueblos de Chivilcoy, Arrecifes, Salto y Pergamino.

En cambio, por este proyecto se beneficia la zona sur que

no tiene más que una sola cosecha; mientras que la zona norte tiene dos cosechas al año y queda muy desatendida.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

La Comisión ha prestado preferente atención a la posibilidad de llevar ramales a toda la zona norte de la Provincia, porque, como muy bien lo ha dicho el señor senador, es la más rica; pero ante su buen deseo, ha debido demorar por el momento el estudio de estos ramales; porque como se ve por el plano presentado, hay una malla de ferrocarriles y tendríamos que hacer cruces de alto nivel que encarecerían enormemente la construcción del ferrocarril.

Además toda la zona poblada de esa parte ha de buscar su salida por los puertos, de manera que el recorrido no llevará productos a la zona norte sino a la media zona y hubiéramos recargado el costo de la línea con seis o siete pasos a alto nivel.

Actualmente se discute una ley sobre la facultad de poder establecer empalmes con los ferrocarriles de trocha similar e intercambio con otras de trocha distinta.

Sancionada que fuese esa ley, el costo de la línea sería menor y sería factible llevar el beneficio que la red del Estado habría de proporcionar a toda la población.

Por eso es que la Comisión ha dejado para más adelante no sólo la construcción de esa línea sino otras que lleven iguales beneficios a aquella rica y extensa zona.

Sr. Llobet — Pido la palabra.

Las palabras del señor senador Villanueva, sugieren la conveniencia de establecer en este mismo artículo que el Poder Ejecutivo estudiará, por medio de sus oficinas respectivas, los ramales que crea conveniente proyectar en la zona norte, atendiendo así la muy exacta indicación que acaba de hacer el señor senador Castex.

Por eso, repito, convendría hacer aquí un agregado estableciendo que el Poder Ejecutivo someterá oportunamente los ramales que crea conveniente proponer a la Legislatura, que no estén comprendidos en el proyecto actual.

Se trata, efectivamente, de una vasta y rica zona desprovista de ramales de ferrocarril.

Sr. Villanueva — La Comisión no se puede oponer a que el

Poder Ejecutivo mande hacer los estudios necesarios por sus oficinas técnicas, para la construcción de los ramales, que indudablemente son necesarios en esa zona de la Provincia.

Sr. Llobet — De esa manera se evita que los vecinos de esa zona importante puedan protestar con justicia porque se les desatiende.

Sr. Villanueva — No debe alarmarse el señor senador por eso.

Puede ver en el plano que la zona norte, de color verde, indica la zona de explotación de los otros ferrocarriles, lo que no pasa en la zona blanca que es la que se ha querido favorecer con estos nuevos ferrocarriles.

Sr. Llobet — No me alarmo, señor senador; sólo trato de ser previsor; de que los habitantes de la zona norte de la Provincia no nos hagan responsables de que no hemos fomentado sus intereses como lo hacemos con los del sur.

Varios señores Senadores — Podría dar la forma el señor senador.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Para que esa previsión sea benéfica, es necesario que se haga en la forma más determinada posible. Porque si se dice solamente que el Poder Ejecutivo hará estudios en la región norte, no adquiriríamos ningún derecho.

Si mañana se diera una concesión cualquiera, la Provincia no estaría amparada para llevar a cabo las líneas que se insinúan, dado el alcance que parece tienen las indicaciones de los señores senadores Castex y Llobet.

Para adquirir un derecho sería necesario precisar en un inciso los puntos de partida y de llegada de las líneas.

Sr. Llobet — No me encuentro habilitado en este momento para precisar la indicación en el sentido expresado por el señor Ministro; pero se me ocurre que podríamos dejar constancia por lo menos de nuestra buena voluntad por buscar una solución a los deseos que se han puesto de manifiesto.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Mi propósito es hacer algo concreto, porque por una simple manifestación en la ley, sin mayor determinación, no adquiriremos ningún derecho; y de lo que se trata justamente es de asegurar un derecho al Estado.

Sr. Castex — Pido la palabra.

Para llamar la atención al Senado sobre la importancia que tiene que tomar la línea provincial si se la prolonga hasta un puerto sobre el Río Paraná.

Entre los puertos que tiene este río, el más ventajoso es, sin duda, el de Ramallo. El señor Presidente lo conoce muy bien: es un magnífico puerto.

El de San Pedro es inferior sin duda alguna. Allí, además de existir una gran laguna, el río es difícil de canalizar, por que su lecho es de tosca.

El puerto de Baradero está sobre un riacho y no ofrece mayores comodidades.

El único puerto apto es el de Ramallo, que es de aguas hondas. Actualmente está cargando allí un vapor de 10.000 toneladas, hecho que demuestra por sí solo sus condiciones inmejorables.

Estas breves palabras demuestran a mi juicio, la conveniencia que habría en llevar la línea de la Provincia hasta ese puerto, cruzando la zona más rica y poblada del país.

Sr. de la Riestra — Pido la palabra.

Concordando con las manifestaciones hechas por el señor senador Castex, y encontrando muy juiciosas las observaciones del señor Ministro de Obras Públicas, en cuanto a las conveniencias de concretar el pensamiento en esta ley, yo me permitiría formular una moción en el sentido de las ideas del señor senador Castex, cuya sanción en nada perjudicaría a esta ley.

Si conviene que la línea sea construída, el Poder Ejecutivo hará uso de la autorización que se le da, puesto que la ley no tiene carácter imperativo. De manera que si la Comisión no tuviera inconveniente, yo propondría un nuevo inciso que podría ser el siguiente:

o) « Del Nueve de Julio al puerto de Ramallo ».

Sr. Castex — Perfectamente, acepto.

Sr. Presidente — Se va a votar la moción del señor senador García Piñeiro:

ñ) De Nueve de Julio a Lincoln y a Vedia.

— Se vota y es aprobada.

— En discusión el inciso *o)*, de Nueve de Julio al puerto de Ramallo.

Sr. Olaciregui — Propondría que se dijera: «pasando por Chacabuco y Arrecifes».

Sr. Castex — Así tiene que ser; es una línea directa.

Sr. Villanueva — Mejor es no determinar el recorrido.

Sr. Olaciregui — Desisto del agregado.

— Se aprueba el inciso o) en la forma preinserta.

— Se dan por aprobados los artículos 2º y 3º.

— En discusión el artículo 4º.

Sr. Llobet — Pido la palabra.

He adherido, señor Presidente, a este proyecto en general, convencido de que se trata de dictar una ley previsora y de que ella ha sido debidamente estudiada por el Poder Ejecutivo, asesorado por sus oficinas técnicas y por la Comisión que nos informa.

No tengo la especialidad necesaria para apreciar exactamente la conveniencia de estos trazados; para ello se requiere una competencia que no tengo; pero sobre este particular, descanso en las opiniones de los distinguidos colegas que forman parte de la Comisión y particularmente del señor ingeniero Villanueva...

Sr. Villanueva — Muchas gracias.

Sr. Llobet — ... y del señor Ministro de Obras Públicas, que, además de su preparación, tiene a su alcance todos los medios de información necesarios.

Pero en el deseo de que esta ley sea tan completa como fuere posible y movido también por la convicción de que la Provincia debe salvar sus derechos con toda la previsión necesaria, sin renunciar a otros que podrían presentarse, no he vacilado en dedicar a esta ley todo el estudio que me ha sido posible. Asimismo no he tenido ni el tiempo ni los datos indispensables para formar una opinión definitiva respecto de algunas de las disposiciones que contiene y particularmente de este artículo 4º.

Debo recordar palabras que han sido pronunciadas ante esta Legislatura, y repetidas en este mismo recinto. Al decir ante la Legislatura, quiero referirme a palabras del señor Gobernador de la Provincia que, en un momento solemne, al

recibirse del gobierno, declaraba que en el tiempo que mediaba entre su salida del Ministerio de Hacienda y su ascensión al gobierno, notaba que había aumentado considerablemente la deuda.

No puedo dejarme de impresionar ante las palabras de un ciudadano tan austero, tan competente y con los antecedentes del señor Ortiz de Rozas, que me complazco en reconocer, y que no dudo todos consideramos con respeto.

Esas palabras, a mi modo de ver, nos invitan a reflexionar, porque no puedo ver en ellas ningún cargo a sus antecesores. El mismo ha reconocido que posiblemente, arrastrados por el progreso general del país, los hombres que han intervenido en el gobierno antes que él, se han ido tal vez más allá de lo conveniente.

Esas palabras pronunciadas con toda sinceridad y reforzadas en este recinto por el señor Ministro de Hacienda, cuyos antecedentes también me complazco en respetar, me han provocado dudas.

El señor Ministro de Hacienda nos decía en la sesión anterior que no estaba seguro de que la Provincia pudiera realizar el cumplimiento de esta ley.

Y para que no se dude respecto de estas manifestaciones, me voy a permitir leerlas. Son breves y no ocuparán mayormente la atención de la Cámara.

Dice: «Esto es todo lo que quería decir al Honorable Senado; y una vez más hacer mi reserva en cuanto a la posibilidad de que, en el futuro, la Provincia pueda seguir la construcción de todos estos ramales y continuar con su explotación.

Esta reserva he querido hacerla ante el Honorable Senado, como la he hecho ante el señor Gobernador de la Provincia; porque aun cuando tengo la seguridad de que no ha de tocarnos a nosotros la tarea de consejeros del Gobierno que lleve adelante estos proyectos, quiero, cuando menos, dejar constancia de cuál es la opinión del Ministro de Hacienda actual, con respecto a esta operación».

Estas palabras del señor Ministro nos colocan en una situación delicada, muy delicada, porque es el Ejecutivo el que inicia este proyecto, y uno de sus miembros nos trae estas pa-

labras. Nosotros no podemos dejar de tomarlas en consideración al votar esta ley, ya que al pronunciar estas palabras no me mueve sino el deseo de que salga una ley posiblemente realizable, hecha con un criterio práctico; que no hagamos una ley que no sirva más que para justificar un buen propósito. No, señor Presidente, no creo que ninguno de los señores senadores presentes, ni el señor Ministro, han de querer que más adelante se vean burlados en sus sanas intenciones.

En presencia, pues, de estas manifestaciones y de las palabras del señor Ministro, que me he permitido recordar, y con las cuales seguramente no he tratado de herir en lo más mínimo a sus predecesores en el gabinete, cuando decía que dónde estaban los celosos defensores de los intereses de la Provincia, que sólo se habían preocupado de hacer puertos, caminos, canales, descuidando esta parte de la formación de la riqueza de la Provincia, cual es el fomento de los ferrocarriles, no es posible permanecer en silencio.

Indudablemente, es posible que pueda haber habido olvido; pero se me ocurre que cada época tiene sus exigencias y cada momento sus medios de poder realizarlas.

Al señor Ministro de Obras Públicas le ha tocado en suerte, dada su edad y siendo tan joven, tomar una iniciativa tan feliz, como a nosotros nos ha sido honroso acompañarlo y colaborar en este proyecto tan previsor. Me parece que es realmente una suerte encontrarnos en situación de dictar una ley que mañana constituirá una de las más grandes obras públicas.

Yo me felicito, después de una larga ausencia del país, de haberme vuelto a incorporar a esta Cámara en momentos de poder colaborar en este proyecto. Y si asumo esta actitud es en el deseo de que se resuelva en la forma más viable posible, para su completa realización.

El señor Ministro de Hacienda — que siento no se encuentre presente, — nos ha dicho en la sesión anterior:

«No se crea, sin embargo, que el Poder Ejecutivo ha dejado de considerar atentamente las obligaciones que el tesoro público deberá contraer ahora y tendrá que afrontar en lo sucesivo para servir los intereses y amortizaciones de los capitales que deben costear la ejecución de los trabajos. El Poder Ejecutivo ha examinado el asunto, y ante la seguridad

de que la construcción de estas líneas, a no hacerse por el Estado, lo sería por empresas particulares, dada la riqueza de producción de las zonas servidas, no ha vacilado en adherir al proyecto de la Comisión del Senado, ya que empréstito por empréstito, vale siempre más aquel que se contrate en mejores condiciones».

Indudablemente la operación de colocar títulos al 90 por ciento con el cuatro y medio, sería una de las operaciones más felices que podría hacer la Provincia; pero yo, ante la manifestación del señor Ministro de Hacienda y ante la manifestación del señor Ministro de Obras Públicas, que me son igualmente respetables, vacilo, señor Presidente, tanto más cuanto que hay consideraciones que no se pueden dejar de tener en cuenta.

El señor Ministro de Obras Públicas, convencido de que la Provincia puede hacer las obras por Administración, puesto que en el proyecto no se provee otra forma, dice:

«Entramos así, francamente, a la construcción de ferrocarriles de Estado, empezando por fijar un plan completo a realizarse en un futuro no lejano, siguiendo el ejemplo de la Francia que concretó el trazado de sus líneas férreas por la ley 11 de Junio de 1842, determinando de antemano el desarrollo que había de darse a los ferrocarriles de Estado, con la visión clara del engrandecimiento nacional, no perturbada por ninguno de los apresuramientos que introduce el afán del lucro, cuando se atienden los intereses de peticionantes particulares».

Yo creo que indudablemente debemos proveer a que se incluyan los distintos puntos que se entiende que deben ser servidos por el ferrocarril; pero la forma de realización por medio del Estado, no me parece que sea feliz.

El señor Ministro ha citado casualmente como ejemplo, un país en que he vivido cinco años, en un puesto que, gracias a él, me permitía obtener los mayores informes, aunque para el caso cualquier observador podría hacerlo.

Francia tiene tres grandes líneas de ferrocarriles: la del Norte, la del Este y la del Oeste. La del Oeste, que es la que administra el Estado, se considera allí una calamidad. Tan mal administrada está esa línea, que recordaré un hecho que pone de relieve sus graves deficiencias. El tren del Oeste es el que

toman, generalmente, los jueces, los empleados públicos y otras personas que tienen que llegar a las oficinas a una hora dada, viajando diariamente.

Y bien: encontrándome un día en la estación Central, se produjo uno de los escándalos más grandes que he presenciado en mi vida.

¿Que había sucedido? Que el público que viajaba por esa línea estaba tan acostumbrado a que los trenes salieran con una o más horas de retardo, que una vez que salió a la hora marcada en el horario, se produjo una formidable protesta, que dió lugar al escándalo a que me acabo de referir.

Ahora bien: Si en un país como ese, con cuarenta millones de habitantes y una administración secular, no se ha podido encontrar el personal necesario para atender esa línea en debidas condiciones, ¿qué sucedería entre nosotros, que nos encontramos en otras muy inferiores?

No encuentro explicado en esta ley, si va a ser el Estado el que la administre o si va ser la empresa del Meridiano V, que es una forma mixta de administración. Tengo mis dudas a este respecto, como también de lo que cuesta el kilómetro de la línea actual al Meridiano V, y de lo que costará la que se proyecta, a fin de saber si esto importará ventajas para los intereses de la Provincia. Y por eso me permito solicitar de la Comisión o del señor Ministro estos informes que necesito para salir de dudas.

Excuso repetir que no me guía otro propósito que el de que esta ley resulte lo más viable posible.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Había previsto algunas de las observaciones formuladas por el señor senador Llobet y pensaba, al terminar la consideración de este artículo, proponer algo al respecto, en cuanto se refiere al asunto administrativo, simplemente como una previsión para más tarde, porque en esta ley, cuyo objeto fundamental es asegurar un derecho para la Provincia, no se había todavía establecido con bases bien concretas, lo que había de hacerse en ese sentido. Pero, sin embargo, como creía conveniente que algo se definiera a ese respecto para que no quedaran cosas en la duda, sobre todo teniendo en cuenta un contrato existente, celebrado con la actual empresa explota-

dora del ferrocarril, había pensado proponer un artículo, y como el señor senador Llobet toca ahora el punto, voy a establecer cuál era mi pensamiento respecto al asunto administración.

En el contrato que se celebró entre el Gobierno de la Provincia y la empresa constructora y explotadora del ferrocarril a Meridiano V, se contiene un artículo 12 que dice así: «En el caso de que el Gobierno de la Provincia construya ramales de la línea, la sociedad se encargará de su explotación en las mismas condiciones estipuladas en el presente contrato. El Gobierno dará aviso a la sociedad de los nuevos ramales que se pretenda, etc.»

Podría parecer — a mí me llamó la atención al leer este artículo del contrato — que si el Gobierno resolvía la contratación de otro empréstito y verificaba una negociación cualquiera con una empresa ajena a ésta, quedaría sometido a este contrato, en el cual parece que están comprendidos todos los ramales que se pudieran hacer en el futuro, con relación a la actual línea de Meridiano V.

Me pareció a mí que esto no era conveniente, porque si la empresa actual había gastado un capital determinado, y se hicieran ampliaciones que significaran un capital muy superior, no sería acertado que con un capital inferior con relación al conjunto, se pudiera tener una superintendencia sobre ese conjunto. Y, entonces, leyendo con detención este contrato, encuentro que él no se puede referir nada más que a la ley primitiva; y, por consiguiente, nada más que al capital que se introdujo con motivo de esa ley primitiva; y, entonces, pensaba proponer que se estableciera una cláusula para que no se creyera que este contrato quedaba vigente y el Gobierno de la Provincia atado a esta empresa constructora y sin poder hacer una operación propia más adelante. Es decir que el Poder Ejecutivo propondría en su oportunidad la forma que estimara conveniente para la explotación de las líneas a contratarse, con relación a la presente ley.

De esta manera quedaban ya consagrados de antemano, principios que con el silencio de la ley podrían ponerse en duda considerando que el Poder Ejecutivo estaba, con respecto a lo que viniera después, desligado y no atado con respecto a este contrato.

Esa era la forma que yo pensaba proponer; lo que, por lo menos, le demuestra al señor senador Llobet, que había tenido en cuenta esa consideración.

Ahora, por lo que respecta al empréstito mismo, yo no he percibido bien cuál es el pensamiento del señor senador Llobet, que no ha hecho, según me parece, ninguna observación concreta al artículo, sino referencias con respecto a discursos o palabras que se han pronunciado aquí, en el Senado.

Respecto de esto, debo decir que si se sanciona una autorización al Poder Ejecutivo para que construya determinada cantidad de ramales, en lo cual hemos estado de acuerdo, es evidente que hay que aportarle los recursos, porque el Poder Ejecutivo no va a hacer la construcción sin dinero, y como éste no puede sacarlo de rentas generales, es evidente que hay que recurrir a la misma vía a que siempre se ha recurrido en esos casos: al empréstito, y esto no importa ninguna novedad.

No sé si el señor senador Llobet entiende que lo que podría dificultar la operación es el tipo del empréstito; pero a ese respecto debo decirle que en la Comisión de Obras Públicas existe una propuesta de empréstito al cuatro y medio por ciento de interés y al uno por ciento de amortización.

Hemos tomado como base esa propuesta. Sin embargo, no me podría oponer, en manera alguna, a que se estableciera, si se considerase conveniente, la autorización para contratar el empréstico a un interés que no fuera menor del cinco por ciento, por ejemplo. Y, en ese caso, si fracasara al cuatro y medio por ciento, la operación se podría hacer al cinco por ciento.

No lo propongo; establezco, simplemente, que no me podría oponer, si ese fuera el pensamiento. Y no creo que haya probabilidad de un fracaso, ante una propuesta concreta como la que existe en la comisión.

Y para terminar, puedo asegurar al señor senador Llobet, que he hablado en nombre del Poder Ejecutivo, no sólo en cuanto se refiere al fondo y al pensamiento sino a los términos mismos que he vertido en esta Cámara.

Nada más.

— Ocupa su banca el señor Ministro de Hacienda, doctor Alfredo Echagüe.

Sr. Llobet — Pido la palabra.

Felicito al señor Ministro y me complazco de que coincidamos en que era necesario prever la forma de administración. En cuanto a mi observación al artículo 4º, relativo a la contratación del empréstito, debo manifestar lo siguiente: sé que en la empresa actual hay una administración mixta, y que los negociadores de los títulos fueron los mismos constructores.

Ahora, en este caso, como no se dice nada respecto a si estos ramales iban a ser contratados por la empresa actual, en virtud de derechos que pudiera tener, — y que el señor Ministro entiende que no tiene, — era entonces necesario saber si al negociar ese empréstito en condiciones tan ventajosas, — y me alegro de que exista esa propuesta — no tendría la empresa una compensación. Porque la empresa actual no ha ocultado, — y he tenido la ocasión de hablar con el presidente de la Comisión doctor Orma, — que han sido los constructores actuales los que contrataron el empréstito a un precio que les irrogaba pérdidas, pero que encontraban compensación en la construcción.

Ahora, si existe algo análogo, yo creo que no habría inconveniente en que se supiera, así como si la construcción la va a hacer la Comisión actual o si se va a crear un nuevo organismo.

A este respecto, me permito solicitar del señor Ministro en una forma más concreta su opinión.

Creía haberle dado una ocasión para ello, pero como el señor Ministro no ha precisado sobre el particular...

Sr. Ministro de Obras Públicas — No; el señor senador no me ha dado la ocasión; me ha precipitado la manifestación que yo iba a hacer más adelante.

Sr. Llobet — Me felicito de haber coincidido.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Tenía escrita y he leído la proposición que iba a formular, porque no quería que el Poder Ejecutivo se encontrara amarrado por un contrato o que se le creyera así, por una sanción de la ley, en silencio, contrato que, a mi juicio, no podría referirse sino al monto de la ley anterior y no a previsiones para más adelante.

Me felicito, sin embargo, de que quede la constancia de que el señor senador ha hecho indicación a este respecto y que el

Poder Ejecutivo la concretará en su oportunidad, porque tratándose de una ley autoritativa, se ha de tratar de salvaguardar los derechos de la Provincia a los efectos de su futura expansión.

Teniendo en cuenta esta consideración que es la fundamental, si el ferrocarril al Meridiano V actualmente tiene un valor determinado ahogado por otras concesiones que no le permitieran su expansión, tendría, seguramente o el valor actual disminuído o el valor actual mismo.

Mientras que el mismo ferrocarril a Meridiano V con la posibilidad de extenderse en una serie de zonas de la Provincia, es evidente que tendrá el valor actual, más el que representa esa concesión.

Entonces, no me parecía que pudiera dudarse ante la idea de dar en una ley el mayor valor que esa ley misma representa. La sanción legislativa viene a ser un capital para el ferrocarril al Meridiano V; y por eso es que el Poder Ejecutivo no ha vacilado en propiciarla.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

El artículo 6º de esta ley, señor Presidente, establece con claridad cuál es su propósito respecto a la construcción; que es autorizar al Poder Ejecutivo para que la contrate y pague su precio con el producido de la emisión que se establece. Es decir, que el Poder Ejecutivo contratará, no con la compañía que actualmente explota la línea troncal, sino con la empresa que poniéndose en mejores condiciones llene las aspiraciones del Poder Ejecutivo.

Esta ley se refiere sólo a la construcción, no a la explotación, sobre la cual, en el porvenir, el Poder Ejecutivo propondrá la forma que crea más conveniente.

Refiriéndome a otro punto tocado de paso por el señor senador Llobet, respecto al costo de esta línea, la Comisión lo calcula en 22.000 pesos oro por kilómetro.

Y me llega aquí la oportunidad de poder aclarar con documentos oficiales, un cargo que se ha hecho a la construcción actual, de que es sumamente cara.

Sr. Llobet — ¿No se refiere a mí el señor senador?

Sr. Villanueva — No, señor. He dicho: un cargo que se ha hecho.

La línea troncal actual, que tiene 550 kilómetros, ha costado

alrededor de 31.000 pesos oro el kilómetro; y voy a dar los precios de las líneas de igual trocha que existen en el país.

Los datos que voy a consignar se encuentran en la memoria que anualmente publica la Dirección de Vías de Comunicaciones del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. La última, de 1909, y a ella me refiero, con las extensiones que en esa época tenían las líneas.

La línea del Central Norte, que es del Estado, tiene 2.133 kilómetros y cuesta 28.000 pesos oro. El Argentino del Norte, también del Estado, con 913 kilómetros, cuesta 25.123 pesos oro. Las líneas de la Provincia de Santa Fe, con 1.752 kilómetros, cuestan 21.365 pesos oro el kilómetro. La Compañía General de la Provincia de Buenos Aires, — llamo la atención sobre esta línea que se nos ha citado como modelo de baratura — con 618 kilómetros, es decir, más o menos lo que nuestra línea troncal tiene actualmente, cuesta 47.441 pesos oro el kilómetro. Es decir, que sobrepasa a lo que cuesta la línea del Estado en 16.000 pesos oro el kilómetro.

Pero estas sumas no deben llamar la atención.

El coeficiente del costo kilométrico no se desprende generalmente sino de la extensión de la línea, porque una obra de arte, por ejemplo, de costo abultado en una línea corta, gravita sobre el total, haciendo subir el coeficiente a sumas que parecen exageradas; mientras que ese coeficiente disminuye cuando el ramal es largo.

Así se ve que el Ferrocarril del Estado con 2.133 kilómetros, cuesta 28.000 pesos oro el kilómetro, coeficiente que si se prolonga la línea baja seguramente.

Desde luego, este ferrocarril no es caro, sino económico, aun cuando, como es sabido, los precios unitarios que se contrataron fueron un poco elevados en razón de la premura que había por la ley nacional que obligaba dentro del año a practicar la construcción de cien kilómetros, porque, si no, se perdía el derecho a la construcción.

La línea del Ferrocarril del Sud, con 4.425 kilómetros (en 1909) cuesta 45.000 pesos, es decir, cuesta más barata, siendo de trocha ancha, que la Compañía General de Ferrocarriles, que, con una línea de 618 kilómetros, cuesta 47.000 pesos oro por kilómetro. Es por razón de la extensión de las vías.

De manera que creo que es razonable calcular 22.000 pesos oro el kilómetro de vía del Ferrocarril del Estado.

Voy a proponer algunas modificaciones al artículo que está en discusión.

La Comisión había propuesto la construcción de los ramales que indican los incisos *a), b)* y *c*), porque tenía entendido que respecto del ramal que va a Avellaneda, había algunos estudios hechos, lo mismo que del ramal de Saladillo a Bahía Blanca y del que va de la línea troncal a Drysdale.

Pero reflexionando después la comisión, como estos estudios no están hechos sobre el total de las líneas propuestas, ha pensado que quizás convendría no sujetar al Poder Ejecutivo a que construya líneas determinadas y darle más bien la autorización necesaria para que construya un número de kilómetros de vía en aquellos parajes donde juzgue que son de más vital importancia o urgencia.

«Por eso, en el artículo 4º donde dice: que se destinan a la construcción» agregar: «hasta de 650 kilómetros de vía de los ramales indicados en los incisos del artículo 1º y que, a juicio del Poder Ejecutivo, convenga ejecutar primero» y después seguiría «a la adquisición del tren rodante, etc.» hasta el final en que habrá que hacer otro agregado después de las palabras: «los dos primeros años de la explotación» agregar: «y a los demás gastos indispensables para garantir la buena construcción de la línea».

Puede haber una cantidad de gastos que si no los comprendemos, el Poder Ejecutivo se encontrará imposibilitado para hacerlos.

Sr. Llobet — Pido la palabra.

Mis reflexiones, señor Presidente, por lo pronto han suscitado la aclaración de ciertas dudas. Pero algunas vuelven a producirme confusión, en razón de que acabo de pedir la ley-contrato con la sociedad existente y me parece que el señor Ministro no es claro respecto de la afirmación que hace sobre que esta sociedad no tiene derechos adquiridos.

Sería conveniente que este punto se aclarase, porque tengo mis temores de que este artículo pudiera sancionarse sin dejar explícitamente establecido su alcance.

Más tarde leeré el artículo.

Me debo felicitar de las explicaciones que ha dado el señor senador Villanueva respecto a lo que han costado las líneas actuales: treinta y un mil pesos oro el kilómetro. Quiero decir que ahí han encontrado una compensación muy amplia los capitalistas que han negociado el empréstito con el precio de costo de la línea.

Y como entiendo que el señor miembro informante está plenamente convencido de que en lo sucesivo el costo del kilómetro será de veintidós mil pesos oro, habría conveniencia en decirlo en la ley, a fin de evitar dificultades ulteriores.

Sr. Villanueva — Eso no es posible, señor senador; porque, por ejemplo, la línea a Avellaneda puede costar cuarenta o cincuenta mil pesos el kilómetro.

Sr. Llobet — Quiero decir que puede establecerse que esta línea de que se trata, como lo ha manifestado el señor senador, costará alrededor de veintidós mil pesos oro.

Sr. Gambier — Tampoco puede decirse de una manera categórica eso en la ley...

Sr. Llobet — El señor Ministro de Obras Públicas nos decía que en el artículo 12, donde se establecen los deberes mutuos existentes entre gobierno y sociedad, no le da derechos permanentes a la sociedad.

Me voy a permitir leer el artículo del contrato, porque me sugiere esto alguna duda.

Dice así: «En el caso de que el Gobierno de la Provincia construya ramales de la línea, la sociedad se encargará de su explotación en las mismas condiciones estipuladas en el presente contrato».

El Gobierno dará aviso a la Sociedad de los nuevos ramales que se proyecten, con expresión de su trazado, y la Sociedad podrá, durante su construcción, hacerlos inspeccionar por su propia cuenta, debiendo recibirlos a su entera satisfacción, atendiendo, en cada caso, al objeto para que se les destina.

La Sociedad podrá establecer una contabilidad especial para cada nuevo ramal, y el Gobierno de la Provincia deberá cubrir las pérdidas, si las hubiere, que produjera su explotación. Si la explotación de los nuevos ramales requiriera, a juicio del Gobierno y de la Sociedad el aumento del capital de esta última, las condiciones, si dicho aumento se realizara, serán de-

cididas de común acuerdo entre el Gobierno y la Sociedad, debiendo quedar fijadas antes de que ésta tome a su cargo la explotación de los ramales que hayan motivado el aumento del capital.

Mi objeto es que esta ley resulte práctica y evitar que al aplicarla surjan dificultades que la hagan impracticable.

Sr. Villanueva — Eso se refiere a la explotación y no a la construcción.

Sr. Llobet — Se ha hecho un contrato para la explotación. ¿Y por qué el Poder Ejecutivo va a mantener esa explotación con personas que no tienen nada que hacer en las construcciones futuras?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Precisamente ese es el punto que yo he tocado.

Este artículo no es de una ley, sino de un contrato derivado de una ley. La ley autoriza la celebración de un contrato que fué realizado por el Ministerio de Obras Públicas, no por el Poder Ejecutivo.

Según este artículo, a mi entender, el Poder Ejecutivo, quedaba ligado con esta Sociedad que ofrecía el capital para construcción en todo aquello en que se tratara de la aplicación del capital de esa Compañía.

No puedo creer que quedara el Poder Ejecutivo ligado con una empresa particular por un contrato a ulterioridades en las cuales esa empresa no contribuyera con capital alguno.

Se trata acá de sancionar una ley para nuevas construcciones que podrán contratarse con esta compañía o con otra compañía de explotación; y por eso es que he propuesto que, para el caso de que se contratara con otra compañía, el Poder Ejecutivo, en su oportunidad, propondía los medios de administración; porque es claro que la administración vendrá bastante más tarde, desde el momento que ésta es una ley para realizarse en un largo número de años.

Pero lo que pretendo dejar bien sentado es que este artículo del contrato celebrado por el señor Ministro de Obras Públicas...

Sr. Llobet — Permítame el señor Ministro que le observe que se trata de un contrato celebrado por el Ministro de Obras Públicas, en representación del señor Gobernador de la Provincia.

Es, pues, un acto de gobierno.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Sí, señor. Pero si se omitiese en la ley alguna indicación al respecto, el silencio de la misma podría ser interpretado en el sentido de que la Provincia, cualquiera que fuera el capital que consiguiera en adelante, quedaría obligada con esa compañía.

Y por eso es que propongo que no se silencie en la ley ese punto, a fin de que si el Poder Ejecutivo realizara el contrato con otra empresa, estuviera en condiciones de poder establecer la forma de explotación.

Lo lógico es que esté sujeto, únicamente al capital que esa compañía haya aportado y no sobre otros capitales que se puedan colocar después.

Pero si no prevaleciese esta opinión que sostengo, con establecer en esta ley que el Poder Ejecutivo propondrá en su oportunidad el medio de explotación, quedaría salvado el derecho de la Provincia y orillada cualquier dificultad que pudiera suscitarse.

Sr. Llobet — Pido la palabra.

Voy a proponer una modificación al artículo 12. Este artículo da derecho a la administración actual que está compuesta de representantes del Gobierno y particulares, a los ramales futuros y dice: Cuando se trate del aumento del capital. ¿Qué clase de capital?...

Sr. Villanueva — El capital de explotación que es de quinientos mil pesos oro.

Sr. Llobet—Aquí no dice de qué clase de capital. Y mi objeto es provocar una aclaración, la más completa, para que el Poder Ejecutivo se encuentre en condiciones convenientes y se interpreten bien las cláusulas de esta ley.

Por eso opino que podría decirse: Autorízase al Poder Ejecutivo e emitir diez millones...

Sr. Villanueva — Si el señor senador lee con detenimiento la base 12 del contrato, verá que este artículo se refiere a los quinientos mil pesos oro del capital de explotación.

Sr. Llobet — ¿Pero cómo va a construir ramales con 500.000 pesos oro?

Necesita ampliación de capital.

Sr. Villanueva — No dice que construirá, sino que explotará, que es muy distinto.

Sr. Llobet — Dice: en el caso de que el Gobierno construya ramales.

Sr. Villanueva — Justamente; entonces vendrá el gasto de explotación que se salva con el artículo que propone el señor Ministro.

Sr. Llobet — El artículo, como he dicho en un principio, no tiene por mi parte observación, porque estoy seguro que si la operación se realiza, se hará en la mejor forma posible. Con ese tipo de interés se hará una operación felicísima.

Voy a aprovechar ahora la presencia del señor Ministro de Hacienda para pedirle una aclaración.

Al iniciar mi exposición, manifesté mis dudas en virtud de las opiniones contradictorias que yo encontraba entre el señor Ministro de Hacienda y el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor Ministro de Obras Públicas, como dije anteriormente, nos impuso de su convencimiento de que este proyecto sería realizable en virtud de que se habían calculado los recursos necesarios para ello; y el señor Ministro de Hacienda declaró, a su vez, me parece, que no obstante el respecto que siente por las palabras del señor Gobernador y su Ministro de Obras Públicas, hacía sus reservas.

He dicho antes también que no quiero contribuir de ningún modo a que se preocupe la atención pública con comentarios, que si favorables en unos casos, son adversos en otros, y quiero dejar bien sentado que estamos ante un proyecto que envuelve un pensamiento serio de gobierno.

Para robustecer esta opinión, desearía conocer las del señor Ministro de Hacienda: que nos dijera si mantiene sus opiniones de la sesión anterior, en cuyo caso estaríamos ante una divergencia evidente.

Como los señores Ministros expresan siempre las opiniones del Poder Ejecutivo, no puedo dejar de suponer que tanto el señor Ministro de Obras Públicas como el señor Ministro de Hacienda nos han traído al Senado las ideas del Ejecutivo, y de ahí la situación que desearía aclarar.

Sr. Ministro de Hacienda — Pido la palabra.

Es indiscutible, señor Presidente, que los Ministros no podemos tener otra opinión que la opinión del Ejecutivo, en cuyo nombre venimos a hablar a las Cámaras. Por lo tanto,

hubiera sido de parte mía una grave imprudencia haber asistido a la sesión anterior, si no hubiese estado en lo fundamental perfectamente de acuerdo con la opinión del Poder Ejecutivo, cuyo exponente en esta Cámara, por la índole del asunto que se discute, es el señor Ministro de Obras Públicas.

Digo lo fundamental, y no hago con esto más que repetir las palabras que pronuncié en la sesión anterior.

He opinado en el acuerdo de gabinete, cuando se propuso este proyecto de la prolongación del ferrocarril al Meridiano V, que era de gran urgencia que el Gobierno tuviera en su poder la ley que lo autorizase a la construcción de estos ramales; que era conveniente de todo punto de vista que esta ley fuera dictada para dar, en una palabra, al Poder Ejecutivo el recurso necesario para defender el territorio de la Provincia, con el proyecto de ampliación de sus propios ferrocarriles, de la extensión que pudieran tomar otras líneas particulares, ocupando el territorio que ella puede aprovechar en beneficio propio.

No hay a este respecto la menor discrepancia, ni legítimamente pudiera existir. El Ministro que discrepa de las opiniones del Poder Ejecutivo tiene indicado su camino en el retiro del Ministerio. El Ministro que sin necesidad de concurrir a una sesión viniera a ella para hacer profesión de fe contraria al Poder Ejecutivo, tendría fatalmente que dimitir del cargo.

Pero la discrepancia que yo he planteado, que no es en realidad tal discrepancia, sino una reserva mental, como me parece que textualmente lo insinué, no se refiere a la ley que está en discusión. Puede ser en todo caso una consecuencia muy remota de esta ley.

Me parece recordar, aun cuando no he podido leer la versión taquigráfica que ha llegado a mi poder a último momento, que dije textualmente lo siguiente: Hago mis reservas con honradez intelectual sobre la posibilidad de que en lo futuro pueda la Provincia continuar la construcción y explotación de estas líneas. En esta reserva mental, señor Presidente, estaba envuelta, no tanto la dificultad inmediata para la colocación de los títulos que se proyectaba emitir, sino a mi juicio, más que nada, en la posibilidad de una explotación productiva hecha por el Estado, que permitiera servir los capitales invertidos en la construcción de la línea.

De manera que se ve, en realidad, que la salvedad que yo hacía se refería al futuro, y por eso dije también que seguramente en aquel entonces, cuando llegase el momento de entrar a la ejecución de la ley y a la explotación de los ramales construídos, no sería yo quien debiese aconsejar ya al Ejecutivo que presidiría esos actos, y quería dejar salvada mi opinión personal a ese respecto.

No hay pues, señor Presidente, explicado así el caso, ninguna discrepancia entre las opiniones del señor Ministro de Obras Públicas, que reflejaba las del Poder Ejecutivo, y las opiniones del Ministro de Hacienda que, adhiriendo a esas mismas opiniones, hacía una reserva sobre actos que han de ocurrir en un futuro más o menos remoto.

Entrando ahora a considerar la ley en sí y alguna de las observaciones del señor Llobet, debo decir que la redacción del artículo 12 del contrato con la sociedad explotadora, me ha sugerido las mismas dudas que al señor senador.

Creo en realidad que, dentro de la amplitud de sus términos, la empresa que explota actualmente el Ferrocarril al Meridiano V en sociedad con el Gobierno, ha de creerse con derecho para que se le entregue también la explotación de los ramales, y que, como ha dicho el señor Ministro de Obras Públicas, será éste un punto a dilucidar entre el Gobierno y la empresa.

Pero no hay que confundir la empresa explotadora con la empresa constructora, que son cosas completamente diversas.

Ha habido un sindicato formado por banqueros y empresarios de construcción, que han facilitado los capitales para las líneas del Meridiano V, y se han encargado de ejecutar la obra. Ha habido otra empresa que, una vez terminadas las obras, las ha tomado para explotarlas en sociedad con el Gobierno, haciendo el aporte de un capital determinado en el contrato. Pero estas dos empresas son completamente diversas.

Así, pues, el hecho de que fuera necesario contratar la construcción de los nuevos ramales con otras empresas que no fueran las que intervinieron en las construcciones anteriores, no tendría atingencia ninguna con respecto a la compañía explotadora.

No es de aquí de donde, a mi juicio, puede derivarse la dificultad. La dificultad podría presentarse — y es ésta una obser-

vación que esperaba se hiciera — de parte de las empresas emisoras, de los banqueros emisores, porque si no fuesen los mismos banqueros los que facilitasen el dinero, es decir, los que hagan la negociación de los diez y siete millones oro que se autoriza por esta ley, los mismos que hicieran la emisión de los diez y siete millones anteriores, se podría producir la complicación de determinar, de acuerdo con el artículo 5º del contrato de explotación, cuál es el porcentaje de utilidades que deba darse al servicio de interés y amortización de los títulos emitidos para la red troncal con los títulos emitidos para los ramales.

Aquí sí pienso que habrá una verdadera dificultad; puesto que si, como sabemos, la Comisión anterior tiene como garantía las líneas contratadas y también su producido, lógica y naturalmente se desprende lo que siempre ocurre en este género de operaciones: que los banqueros emisores de los títulos para la construcción de los ramales, han de exigir idéntica garantía. Y si bien los ramales, con su tren rodante y demás, podrían ser especialmente afectados a los títulos mismos, la dificultad vendría desde que se tratase de determinar cuál es la cantidad del producido de la línea de explotación, de la línea que deberá afectarse a ese servicio.

El artículo 5º del contrato establece que las entradas brutas anuales se aplicarán en el siguiente orden: *a)* Los gastos de explotación y conservación de la línea; *b)* El servicio de interés y amortización de los bonos emitidos para la construcción de la línea y los gastos exigidos para dicho servicio; *c)* El interés del cinco por ciento sobre el capital que invierta la sociedad y a medida que la obra se realice, hasta la suma fijada de 500.000 pesos moneda nacional.

Aquí es donde en realidad puede existir una dificultad, pero que, a mi juicio, se podría salvar fácilmente.

Me parece a mí que lo natural es que si el Gobierno ha considerado que el sistema que empleaba con una sociedad determinada de explotación era el más conveniente para la Provincia, no tendrá por qué variar de opinión en lo sucesivo, y ha de encontrar que esa compañía, con una ampliación de capitales, ha de estar en las mejores condiciones para seguir siempre hasta la terminación de la obra.

En eso, pues, no veo una mayor dificultad.

Ahora, ¿cómo determinar el *quantum* de las entradas brutas a que se refiere el inciso 2º del artículo 5º? ¿Ha de ir a la línea troncal, cuyos títulos pertenecen a un contrato? ¿Y qué parte habrá de ir a garantir los títulos con los cuales se han construído los ramales?

Esto podría hacerse fácilmente determinando un porcentaje proporcional a la red troncal o de los ramales.

En todo caso, tendría que ser este punto materia del nuevo contrato financiero para la emisión de los títulos con los cuales se construyan los ramales. No me parece que esto deba ser materia de esta ley.

Refiriéndome al artículo 4º, y aun cuando me parece—y digo me parece, porque no habiendo asistido a la discusión anterior, no he tenido la fortuna de poder oir los informes que al respecto han hecho, tanto el miembro informante como mi colega de Obras Públicas—aun cuando me parece, decía, que la propuesta de tomar títulos del cuatro y medio de interés al noventa por ciento, es una propuesta eficaz y que, por lo tanto, el Gobierno está en condiciones de aprovecharla; sin embargo, me permitiría hacer una indicación al Honorable Senado, que importaría una pequeña modificación al artículo que se discute, y que sería la siguiente: establecer que los diez y siete millones de pesos oro sellado que se autorizan por la presente ley, en vez de ser de fondos públicos de cuatro y medio de interés y uno de amortización, se dijese: a un tipo de emisión no menor de noventa por ciento neto, sin comisiones, y con un interés no mayor de cinco por ciento y uno por ciento de amortización.

De tal manera, que dejando comprendido lo que tenemos actualmente en consideración, que es la posibilidad de colocar un título de cuatro y medio al noventa, se dejara, sin embargo, un cierto margen para el caso en que esta propuesta, por cualquier inconveniente, tendiera a esfumarse.

Estableciendo un máximum de cinco por ciento de interés, podríamos lógicamente fijar el cuatro o el cuatro y medio, determinando que la emisión ha de ser colocada a un tipo no menor de noventa, con lo que podríamos colocarlo, si es posible, en mejores condiciones.

Estoy cierto de que el Poder Ejecutivo — y sobre esto pueden tener la más completa seguridad los señores senadores — ha de aprovechar las mejores condiciones que se presenten y estén a su alcance; pero sería previsor, sin embargo, establecer un tipo de cinco por ciento, porque, en la pequeña práctica que he adquirido en los meses que llevo en el Ministerio y la que he obtenido en la presidencia del Banco de la Provincia, me indican, como un tipo mínimo para colocación de títulos provinciales, el que he enunciado.

Creo aun más, señor Presidente; creo que es el tipo más conveniente, porque, si se estudia en su desarrollo total una operación financiera de títulos de cinco por ciento de interés y uno por ciento de amortización, y otra de cuatro y medio por ciento de interés y uno por ciento de amortización, se tendrá que, en definitiva, la operación de cinco es más conveniente que la de cuatro y medio. Aparte de que, dado el movimiento actual de todos los títulos provinciales y la característica de suba en el interés, — que posiblemente ha de mantenerse por un tiempo más o menos largo, sin que sea posible hacer al respecto ninguna previsión — creo que es muy prudente ponerse dentro de aquel tipo de interés, que sirva a facilitar la operación y no a entorpecerla.

No sé si los señores senadores querrán dar estas franquicias, dejando al Poder Ejecutivo en condiciones de poder optar por uno u otro tipo, en el sentido siempre de poder adoptar lo que más convenga a los intereses de la Provincia.

He terminado.

Sr. Smith—Pido la palabra.

Pensaba, señor Presidente, proponer una modificación al artículo 6º, pero el giro que ha tomado el debate me obliga a usar de la palabra en esta ocasión, por cuanto los argumentos en que iba a fundar mi modificación están íntimamente ligados con las observaciones del señor senador Llobet, la contestación del señor Ministro y del miembro informante.

Las dudas que han asaltado al señor senador Llobet, respecto a la capacidad financiera de la Provincia para llevar a cabo este magno plan de expansión ferrocarrilera del Estado, también me han asaltado a mí.

He meditado sobre este punto, y a pesar de las opiniones

un tanto optimistas del señor Ministro de Obras Públicas, he pensado que había motivo para preocuparse, por cuanto la experiencia que existe en materia ferrocarrilera en este país, nos enseña que durante los primeros años de explotación de una línea, no sólo arroja utilidades, sino que arroja pérdidas.

Es cierto que actualmente tenemos empresas prósperas, muy prósperas, como son las del Sud y las del Oeste, que distribuyen dividendos muy halagadores; pero esas empresas han pasado por épocas precarias. Sus primeras líneas pasaron mucho tiempo sin que dieran las utilidades que dan actualmente.

Tenemos todavía empresas importantísimas, cuyos intereses son escasísimos, como la del Pacífico, por ejemplo, que es una de las líneas más importantes del país, la que tiene mayor extensión kilométrica, y que el año pasado no ha dado más que el 3 por ciento.

Tenemos otras líneas, como las de Entre Ríos y Santa Fe, que durante muchos años no han distribuído dividendos; tenemos actualmente una línea, en el territorio de la Provincia, el Ferrocarril Midland, que no da utilidades. Los primeros pasos de la explotación del Ferrocarril a Meridiano V nos arroja pérdidas.

En los ferrocarriles nacionales, por el balance del último año, vemos que los gastos han sido cubiertos apenas con las entradas, no quedando ninguna utilidad. En los ferrocarriles de Francia, sobre cuyo mal funcionamiento el señor senador Llobet nos ha hablado con tanta seguridad, nos dice que el interés producido ha sido nulo o casi nulo.

Luego, pues, no hay que hacerse muchas ilusiones respecto a las utilidades que darían estas líneas, por lo menos en sus primeras épocas, y debemos pensar que el interés de estos títulos que vamos a emitir va a tener que ser servido por las rentas generales de la Provincia.

Sabemos perfectamente y tenemos la dolorosa experiencia, de que en los últimos años nuestros presupuestos se han cerrado con *déficits*, y que ha sido necesario aumentar la contribución territorial para poder salvar el *déficit* por este año, y creo que con la acertada dirección que hoy día tienen las finanzas se cubrirá el *déficit;* pero para el año que viene, el señor Ministro de Hacienda tiene que pensar que tendrá que

hacer el servicio del empréstito para la construcción de la línea troncal a Meridiano V, que importa dos millones de pesos oro, y la línea, por lo que da hasta ahora, no ha de contribuir, o si contribuye será con muy poco, al servicio de este empréstito.

Todas estas dudas son elementos de juicio que nos inducen a pensar que hay que tratar este asunto de la emisión de títulos para la construcción de este ferrocarril con toda parsimonia.

Es por eso, señor Presidente, que estoy completamente de acuerdo con la construcción de las líneas del Estado, porque creo que son necesarias para establecer el contralor de las empresas que existen hoy día en el país, sobre todo en la región en que estas líneas proyectadas se van a construir, donde las actuales empresas perciben dividendos elevados, debido a tarifas elevadas también; y estos ferrocarriles del Estado podrán determinar una rebaja en las tarifas y beneficiar así los intereses generales.

Por estas reflexiones, he llegado a la conclusión de que la construcción de estas líneas no podría hacerse por empresas particulares, que al cabo de un cierto número de años las entregan al Gobierno, sin cargo por parte de éste.

La política ferroviaria que se ha seguido en este país nos hace ver que eso sería imposible.

El Congreso Nacional diariamente está otorgando concesiones, casi diríamos a título gratuito, de tal manera que no sería posible pretender que ninguna empresa se hiciera cargo de la construcción de estas líneas para que, al cabo de un número de años, cincuenta o sesenta, las entregaran al Estado de Buenos Aires, libres de todo gravamen.

He pensado, señor Presidente, en vista de los óptimos resultados que ha dado el Banco de la Provincia, constituído por una sociedad mixta de capitales particulares con capitales del Gobierno, que podría llegarse a una combinación financiera por la cual el Estado aportaría un capital igual al de una empresa, con el objeto de construir y de explotar este ferrocarril. El objeto sería disminuir las futuras cargas que pudieran caer sobre la provincia de Buenos Aires.

El señor Ministro de Hacienda nos ha hecho reservas mentales para el futuro; son las mismas reservas que yo me hago.

Y, entonces, me digo: si estas líneas van a costar cien millones de pesos oro, dado el precio kilométrico que nos ha proporcionado la Comisión, el Gobierno no concurriría sino con cincuenta millones, es decir, que las rentas de la Provincia sólo tendrían que hacer el servicio de interés y de amortización sobre esa suma y no sobre cien millones.

Por eso iba a proponer en el artículo 6º una combinación financiera; primero, proponer que el Gobierno sacara a licitación la ejecución de esas obras, bajo las bases que he expresado. Y en caso de que no fuera posible esta combinación, que no existieran interesados, realizarla con recursos propios del Gobierno, hasta donde alcanzaran esos recursos.

Esta proposición la formularé netamente cuando se trate el artículo 6º.

Estoy de perfecto acuerdo con las dudas manifestadas por el señor senador Llobet respecto al contrato existente entre la empresa arrendataria y la provincia de Buenos Aires. Creo muy conveniente el artículo propuesto por el señor Ministro para salvar las dificultades futuras, y creo que las negociaciones que se hagan respecto a la ejecución de estas obras, ya sea por medio de la combinación financiera que he ideado, si ella prosperara, o por medio del contrato con constructores, que debe ser previo a toda construcción de ramales, el arreglo con esta empresa actualmente explotadora del Ferrocarril a Meridiano V.

Por otra parte, estoy de acuerdo con las ideas del señor Ministro de Hacienda respecto a la elevación del tipo de interés. Creo mucho más conveniente emitir un empréstito al 5 por ciento en estos momentos, porque emitirlo al 4 y medio por ciento y al 90, es engañarnos a nosotros mismos.

El contratista que acepte este título tendrá que recargar los precios unitarios de la construcción. He dicho.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Me complace mucho, señor Presidente, que se hagan estas observaciones que van tan al fondo del asunto que tratamos, porque, sin duda alguna, la ley va a salir mucho más prestigiada con esta discusión amplia, que hasta puede salvar errores.

Y quiero expresar al señor senador que acaba de usar de la palabra, que al Poder Ejecutivo han llegado algunas propuestas parecidas a las que él insinúa; pero que las empresas

o personas que han hecho llegar esta clase de propuestas han coincidido con el Poder Ejecutivo en que es indispensable, ante todo, contar con la ley que asegure una red ampliatoria del Ferrocarril a Meridiano V. Y por eso es que el Poder Ejecutivo, como cosa previa, ha tendido a que se apresure la sanción de esta ley.

Es perfectamente exacto, y el señor Ministro de Hacienda lo ha puesto de manifiesto en la sesión pasada, la situación en que se encuentra la explotación del Ferrocarril a Meridiano V, y precisamente para salvarlo de esa situación un tanto precaria se propone esta ampliación; y si no se sanciona esta ley, corremos el peligro de que, evitadas estas expansiones, se quede perpetuamente en la situación actual sin probabilidades de adelantar.

En cuanto a las dudas respecto al contrato, me parece que el señor Ministro de Hacienda ha establecido cuál es la situación: esta será cuestión a dilucidar más tarde entre el Poder Ejecutivo y la empresa, cualesquiera que sean las opiniones que triunfen ahora.

Quería simplemente hacer estas aclaraciones, tomando en cuenta sobre todo las palabras del señor senador Smith, respecto a la posibilidad de convenios subordinados a la sanción de esta ley. Nada más.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

Siento la necesidad, en nombre de la Comisión, de expresar cuáles han sido las razones que la han llevado a establecer el tipo de interés de 4 y medio por ciento, en el proyecto de ley que discutimos.

La Comisión solicitó del Poder Ejecutivo la remisión de las propuestas que hubiera respecto a construcción de nuevos ramales. El Poder Ejecutivo le remitió una—está viva todavía—que establecía como tipo el 4 y medio por ciento de interés, el 1 por ciento de amortización y el 90 por ciento como tipo de cotización; y agregaba en nota separada que había recibido propuestas de otras casas más, pero que no las había hecho traducir porque le faltaba la ley.

Ha tenido presente también la Comisión, que si bien es cierto que el primer tipo fué 85 por ciento y 4 y medio por ciento, el segundo fué 91 por ciento, y que no conviene establecer una diferencia con el tipo autorizado por las dos leyes anteriores.

Estas han sido las razones que ha tenido la Comisión para establecer el tipo de 4 y medio por ciento.

Me voy a referir ahora a una observación que hizo el señor senador Llobet y recogió el señor senador Smith, sobre que la administración de ferrocarriles por el Estado ha de ser un fracaso; y puede ser muy bien que basada la preocupación de los señores senadores nombrados, en aquel tren que salió a hora y mereció la protesta pública porque la costumbre era que saliera tarde, consiguiera llevar al espíritu de algunos otros señores senadores a pensar del mismo modo.

Yo podría citar en cambio otros ejemplos contrarios.

En Italia, todos los ferrocarriles son del Estado, y su situación es la más próspera posible, pues con su producto ha conseguido atender los gastos de una gran guerra.

Allí los ferrocarriles se administran por una Comisión que tiene la autonomía necesaria para que se obtenga ese resultado.

Sr. Llobet — ¿Me permite el señor senador? Yo no he anticipado el fracaso. He dicho que al citarse a Francia sentía que se citara en ese caso que conozco muy de cerca y que sabía que la administración era mala.

No es que yo presienta el fracaso.

Sr. Smith — Lo mismo yo, señor senador: no presiento el fracaso; he manifestado hechos que existen.

Sr. Llobet — ¡Ojalá el Estado administre bien!

Sr. Ministro de Obras Públicas — Si el señor senador ha leído con atención las palabras que pronuncié en la sesión pasada, habrá visto que la cita que hice respecto a Francia no fué sobre explotación ni sobre administración de los ferrocarriles, sino respecto al plan que en aquel país se consagró de acuerdo con la ley de 1842, estableciendo que con toda previsión se había sancionado un plan ferroviario que a nosotros nos ha faltado, por cuanto nuestras concesiones se han ido otorgando fraccionariamente y no respondiendo a un plan completo.

Fué a eso únicamente que se refirió mi cita, que ahora se magnifica un poco.

Sr. Villanueva — Iba a hacer esa aclaración: que la cita se refería al concepto con que fueron trazadas las líneas principales.

Y me felicito de las observaciones que acaban de hacer los señores senadores Smith y Llobet, porque también me dan la

oportunidad de citar casos contrarios, lo que ha sucedido en Italia, como he dicho, y en Alemania, donde también son de propiedad del Estado los ferrocarriles, y no merece más que elogios la forma como se desenvuelve esa industria.

Admitir en la ley que vamos a hacer un ferrocarril de capital mixto, no encuadra dentro del concepto que ha tenido la Comisión al despachar, ni dentro del espíritu que predominaba en los señores senadores, de hacer un ferrocarril regulador de tarifas; porque desde que entra el capital privado, entra también, como lógica consecuencia, el dividendo; y, entonces, la tarificación no ha de reducirse a sacar un 5 o 6 por ciento, sino que aspirará al 7 por ciento, que es el límite de dividendo de los ferrocarriles particulares.

Por esa razón la Comisión mantiene el artículo tal cual está redactado, con las modificaciones dictadas al señor Secretario.

Sr. Presidente — ¿La Comisión ha aceptado las modificaciones introducidas por el señor Ministro?

Sr. Villanueva — No he consultado a los compañeros de Comisión. Mantiene, pues, su despacho.

Sr. Llobet — Pido la palabra.

Me felicito de que se haya producido esta discusión. Las dudas que he tenido, realmente de carácter fundamental, han provocado una serie de aclaraciones en virtud de las cuales todo el que se interese por saber el espíritu que ha guiado al Poder Ejecutivo, encontrará amplia información.

Me felicito también de que haya llegado a tiempo el señor Ministro de Hacienda, para que deje establecida su solidaridad con el proyecto, porque yo tenía mis dudas, como he dicho, y si las reservas se mantuvieran, quedaríamos los legisladores en una situación poco conveniente.

Debo referirme a las palabras del señor Gobernador, cuando dijo que le había parecido que Gobiernos y Legislaturas anteriores se habían dejado arrastrar por el progreso, votando leyes de gastos que pudieran producir alarma. Pero ese es un hecho perfectamente humano.

Hoy mismo el Poder Ejecutivo presenta una iniciativa arrastrado por un deseo perfectamente levantado, cual es el de contribuir al progreso de la Provincia, haciendo todo lo posible por su engrandecimiento.

Así es que si esto puede decirse respecto de las últimas Legislaturas, a las que yo no he tenido el honor de pertenecer durante estos últimos diez años, debemos felicitarnos de estas iniciativas que tienden al progreso general de la Provincia.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Hago presente al señor senador que los gastos que al Poder Ejecutivo le parece que no deben hacerse, son los no reproductivos.

Sr. Llobet — Yo me refiero a la opinión personal del señor Gobernador.

Es notorio cuál ha sido la noble intención de los gobiernos desaparecidos, a este respecto, movidos por sentimientos altruistas, de progreso y de bienestar general.

Y por eso me felicito de que el Gobernador actual, de honorabilidad reconocida, presente iniciativas de esta índole, tendientes a fomentar la riqueza general de la Provincia.

Por mi parte, adhiero decididamente a la proposición del señor Ministro de Hacienda, porque eso es estar en la realidad de las cosas.

Sr. Arce Peñalva—Pido la palabra.

La Comisión ha cambiado ideas a este respecto, y me encarga manifieste que acepta las observaciones del señor Ministro para que se establezca en la ley *hasta* el cinco por ciento, en lugar del 4 y medio.

— Se vota el artículo 4º en discusión, con la modificación indicada, y es aprobado.

— Se aprueba el artículo 5º.

— En discusión el artículo 6º.

Sr. Villanueva—Pido la palabra.

Este artículo podría redactarse así: «Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para contratar la construcción de seiscientos cincuenta kilómetros de vía a que se refiere el artículo 4º»; y después, seguir con la parte final del artículo, como estaba redactado.

Sr. Smith—Pido la palabra.

En las palabras que he pronunciado anteriormente anticipé que iba a proponer una modificación a este artículo 6º, concordante con las ideas que expuse.

La modificación es esta: « Autorízase al Poder Ejecutivo para que por licitación o a falta de resultado de ella contrate con una empresa la formación de una sociedad para la construcción y explotación de los ferrocarriles del Estado, con capital equivalente y por un término que no exceda de cincuenta años».

« El Poder Ejecutivo someterá este contrato a la aprobación de la Honorable Legislatura... »

Mi objeto es que a la terminación de este contrato, como sucede actualmente en el Banco de la Provincia, las utilidades acumuladas puedan constituir un capital suficiente para que el Gobierno adquiriera de la empresa la parte del capital que había aportado.

« En caso de no ser posible esta combinación, queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para sacar a licitación... »

Aquí observo en la redacción que le ha dado la Comisión al artículo 6º, que invierte los términos, porque pone primero la contratación con una empresa particular, y si no diera resultado, sacarla a licitación.

Y a mí me parece que lo lógico es sacar a licitación la construcción de obras tan importantes; y si no diera resultado la licitación, entonces buscar una empresa particular para que las hiciera.

Propongo el artículo en la siguiente forma:

« Autorízase al Poder Ejecutivo para que por licitación, o a falta de resultado de ésta, contrate con una empresa la formación de una sociedad para la construcción y explotación de los ferrocarriles del Estado, con capitales equivalentes y por un término que no exceda de cincuenta años. El Poder Ejecutivo someterá este contrato a la aprobación de la Legislatura.

« En caso de no ser posible esta combinación, queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para sacar a licitación la construcción de los seiscientos cincuenta kilómetros de vías y la provisión del material rodante correspondiente, de acuerdo con las disposiciones de la ley de 18 de Octubre de 1907, con las modificaciones que por esta ley se introducen, así como lo preceptuado en el artículo 10 de la presente.

« En caso de no dar resultado la licitación, queda autorizado el Poder Ejecutivo a hacer la construcción con una empresa que ofrezca suficientes garantías de seriedad y reconocida ca-

pacidad técnica y financiera y que se ajuste en un todo a la ley de 18 de Octubre de 1907.»

Sr. Villanueva—Pido la palabra.

Ya dí anteriormente con brevedad las razones que ha tenido la Comisión para oponerse a la enmienda que propone el señor senador Smith.

No voy a repetirlas, pero añadiré que, aprobado el artículo en la forma que indica, invertiría de tal manera el concepto de la Comisión y del Poder Ejecutivo, que la red a construir no sería ya beneficiosa para el Estado.

El propósito principal de esta ley, es regularizar las tarifas de las empresas particulares; y sacar a licitación las líneas sería ponerse a merced de ese mismo capital privado. La construcción de estas líneas se haría completamente innecesaria.

Esto sí que sería cambiar los términos del problema, para valerme de las mismas palabras del señor senador; sería olvidar el interés general por el interés de las compañías privadas.

Por otra parte, no creo que la Comisión haya cambiado los términos del contrato. Las compañías que se presentan para hacerlo, cuando se trata de sumas tan crecidas, huyen siempre de la licitación y buscan con preferencia celebrar entre ellas acuerdos privados para obtener mejores condiciones.

La Comisión sabe que existen tres o cuatro propuestas hechas al Poder Ejecutivo, y éste llegará a convenir con una de las empresas que la presenta, los términos más favorables para la Provincia, dentro de la ley que sancionemos.

Pero si tal cosa no fuese posible, será el caso de licitación con la publicidad necesaria en las naciones europeas que nos proveen de capital.

No creo necesario abundar en mayores consideraciones para manifestar que la Comisión sostiene su artículo con la modificación de forma que he indicado anteriormente.

Sr. Smith—Pido la palabra.

No me han convencido las razones del señor senador Villanueva respecto a que la sociedad que se constituyera para la construcción y explotación de los ferrocarriles del Estado, no habría de dar el resultado que se espera de ella.

Es muy distinto una empresa completamente formada por capitales particulares de una empresa mixta en que el Gobier-

no estaría representado por una suma igual y por iguales elementos directivos en su administración.

Es prejuzgar el decir que una empresa en estas condiciones no sería un eficaz contralor de las otras empresas establecidas en el país y que no habrían de influir en la diminución de las tarifas.

Afirmo que el simple hecho de establecerse una vía férrea en un territorio en donde funciona otra a la que puede quitarle el tráfico, hace que esta última se ponga en mejores condiciones, rebaje sus tarifas, aumente sus elementos de transporte, en una palabra: mejore sus servicios.

Sr. Villanueva — Entonces vendría la guerra de tarifas.

Sr. Smith — Hasta ahora eso no ha pasado en la República Argentina, señor senador.

No ha habido guerra de tarifas, sino tarifas de competencia entre ciertos ferrocarriles.

Ninguna empresa se ha fundido y el público ha ganado con la reducción de las tarifas.

Sr. Villanueva — Sería difícil que me contestase el señor senador si le preguntara dónde ha visto esas reducciones.

Sr. Smith — He gozado de ellas, señor senador, en las zonas que explotan el Oeste y el Pacífico, donde tengo mis estancias.

La Compañía General, en lucha con la del Oeste, ha favorecido todas las zonas desde Mercedes a Carlos Casares.

Sr. Villanueva — No se hacen competencia; tienen zona distinta.

Sr. Smith — Se hacen competencia.

Puedo demostrarle que las tarifas desde la Estación Martínez de Hoz son más baratas que de la Estación Casares, siendo la distancia desde aquélla mucho mayor, nada más que por la competencia de la Compañía General.

De la misma manera la formación de esta compañía mixta obligaría a las empresas privadas a rebajar sus tarifas, y la Provincia obtendría las mismas ventajas que con una empresa que fuera totalmente del Gobierno.

La misma administración en una empresa mixta sería mejor que en una empresa oficial. ¿Por qué? Porque el interés particular se añadiría a la acción gubernativa que ya sabemos no peca por exagerada severidad.

Sr. Villanueva — ¿Ganando un dividendo?

Sr. Smith — Aquel dividendo justo que corresponde a todo capital que se emplee en una industria reproductiva: el interés legítimo.

Por todo esto insisto en el artículo que he propuesto. Las razones del miembro informante no son de naturaleza que puedan convencer a nadie que haya estudiado ligeramente estas cuestiones.

Tenemos un caso ocurrido últimamente en el Gobierno Nacional. Nuestros empréstitos se hacían con determinadas casas, nunca por licitación. Pero el último empréstito de 70.000.000 de pesos oro se sacó a licitación, y el Gobierno Nacional obtuvo ventajas inapreciables, ventajas tan grandes que los banqueros que tomaron esos títulos los retuvieron mucho tiempo sin colocarlos, debido a que el tipo de plaza no respondía al tipo en que los habían licitado.

Yo creo que siempre la licitación es conveniente, sobre todo tratándose de estas grandes obras, donde juegan capitales tan enormes, donde hay tantos intereses comprometidos.

Nada más.

Sr. Ministro de Hacienda — Pido la palabra.

Desearía, para poder formar opinión sobre el artículo propuesto por el señor senador Smith, que se diera nuevamente lectura de él.

— El señor Secretario del Carril lee nuevamente el artículo propuesto.

Sr. Ministro de Hacienda — Yo pienso, señor, que en cuanto a la observación formulada por el señor senador Smith al artículo en debate, sobre la forma de contratación directa de la obra, primero, y de licitación, ulterior, debemos tener en cuenta que la forma que proyecta la Comisión es la más conveniente al momento actual en que legislamos.

Lo dije en la sesión anterior: tenemos en la actualidad, al frente de los trabajos del Meridiano V, una empresa poderosa que tiene sobre el campo de labor todos sus materiales, todos sus elementos, que en breve, una vez terminadas las construcciones, van a quedar completamente desocupados.

Sr. Smith — En perfectas condiciones para entrar en la licitación.

Sr. Ministro de Hacienda — Esta empresa estará, pues, en mejores condiciones que ninguna para hacer la propuesta. Y creo que convendría empezar por ver si esta forma de contratación directa da resultado, guardando la licitación como una arma que hemos de esgrimir, si llegara el caso de buscar condiciones más convenientes.

Es lógico suponer que si desde luego sacamos las obras a licitacción, todas las empresas que no estén en esas buenas condiciones no podrán ofrecer precios tan favorables, y como esta empresa lo sabe, o se abstendrá de concurrir a la licitación o dentro de la misma licitación levantará sus precios, en la proporción que forzosamente tendrán que hacerlo las demás empresas.

Me parece, pues, que la forma encontrada ha sido previsora, porque es la indicada para que el Poder Ejecutivo, favoreciendo los intereses de la Provincia, aplique la autorización que se le dé en buscar los mejores medios de contratar la obra. Y si esa forma directa no diera resultado y hubiera que acudir a la licitación, sería el caso de adoptar ese temperamento.

Por estas razones, creo que el artículo es conveniente, tal como está redactado, siendo preferible al que propone el señor senador Smith.

En cuanto a la fórmula que proponía el señor senador, en substitución, y que se refiere a la forma de contratación, mediante una sociedad con otra empresa, me parece que es una idea feliz que no conviene desecchar y que convendría aceptar como un agregado al artículo 6º, que el mismo señor senador podría proponer, en que se estableciera que el Poder Ejecutivo podría oir cualquier propuesta que tendiera por otros medios a la construcción y explotación de estos ramales con la red troncal, celebrando al efecto los contratos necesarios *ad referendum* ante la Honorable Legislatura.

Pienso, pues, que con un agregado de esta índole no se desvirtuaría en absoluto el concepto fundamental de la ley, con lo que quedaríamos perfectamente de acuerdo todos, pudiendo aprovechar las propuestas que se hicieran en un sentido distinto del padrón general que informa la ley que estamos discutiendo.

No sé si esta indicación merecerá la aprobación de la Comi-

sión y de mi colega de Obras Públicas, principalmente interesado en el proyecto que se discute, por las funciones a su cargo.

Sr. Villanueva—Pido la palabra.

Manifestaré por tercera vez que el concepto de la Comisión es no admitir de ninguna manera en la construcción del ferrocarril del Estado el capital privado. Desde que él llegue a formar parte de la explotación de un ferrocarril, ya el interés general, que en el primer caso se reduce a sacar como rendimiento de la vía el costo de la amortización e intereses del capital invertido, deja de subsistir y entra esa comisión más del dividendo de los capitales que esos particulares han invertido.

Admitir desde ya en la ley un artículo que establezca la posibilidad de esa sociedad, la posibilidad de un arrendamiento o la posibilidad de la venta de un ferrocarril es igual, y entonces desvirtuamos con este agregado tan sencillo el espíritu que ha informado el proyecto de ley en debate.

Por estas razones, que son la expresión de las opiniones de mis colegas de Comisión, — y sin que ello impida que si el caso fatal llegara más tarde, de que la Provincia se viera obligada a arrendar, admitir socio o vender su línea, el Poder Ejecutivo solicitará la autorización correspondiente — la Comisión se ha de oponer a toda modificación en ese sentido. Por el momento, el pensamiento es hacer una red del Estado, y todo lo que no sea eso es subvertir el espíritu que informa esta ley.

Sr. Llobet — Pido la palabra.

Yo creo que hay una confusión, sin embargo de emplearse las mismas palabras.

Coincido en absoluto con las ideas del señor senador Smith, respecto del carácter de la licitación: es una práctica subsistente en todos los países del mundo la licitación para las obras públicas, pero no así para las operaciones de crédito; el crédito es algo más delicado y ha sido una casualidad que haya dado buen resultado a la Nación, en la última operación que realizó, en cuanto al monto percibido; pero no creo que se haya beneficiado el crédito de la Nación con que los banqueros no hayan podido colocar los títulos. Pero respecto de las obras públicas y según mi escasa práctica parlamentaria, creo que

hay un criterio establecido que me parece vamos a modificar: o se trata de dictar una ley para negociar con determinada empresa, o se trata de dictar una ley de carácter general que satisfaga todas las aspiraciones posibles de los licitantes.

Me parece por eso que lo que el señor senador Smith propone es lógico: si la licitación no da resultado, para que las obras no se dejen de hacer, que el Poder Ejecutivo quede habilitado para hacerlas por medio de una empresa particular y para adquirir las líneas por medio de sus propias utilidades.

Sr. Villanueva — Eso podría ocurrir a los cincuenta años.

Sr. Llobet — Puede ser.

Sr. Villanueva — Y la Comisión quiere que sea del Estado desde su construcción.

Sr. Llobet — Dictada esta ley, la línea que tiene hoy 620 kilómetros, será de desear que llegue a los 4000 que hoy proyectamos, y entonces es conveniente estimular el interés de todas las empresas, y vendrá la lucha que siempre será conveniente para los intereses generales; y en ese sentido me parece muy conveniente la fórmula escogida por el señor senador Smith.

— Se vota el artículo 6º en la forma propuesta por la Comisión y con el agregado del señor senador Villanueva, y resulta afirmativa.

— Se aprueban los artículos 7º al 11, inclusive.

— En discusión el artículo 12.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

De acuerdo con las ideas cambiadas con los señores senadores Llobet y Smith, propongo la siguiente cláusula:

El Poder Ejecutivo propondrá, en su oportunidad, la forma que estime conveniente para la explotación de las líneas a construirse, de acuerdo con la presente ley.

Sr. Llobet — Me permito llamar la atención del señor Ministro sobre la redacción.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Puede darle otra mejor; la acepto, desde luego.

Sr. Llobet — Mi deseo no es otro, ya lo he dicho, que el de que esta ley se lleve a la práctica.

Si se dice «oportunamente», no sabemos cuándo será ello,

y a esa circunstancia quedará subordinada la eficacia de la ley.

Creo que esa cláusula no debe quedar así, para que ella sea parte complementaria de la ley.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Se le puede quitar la palabra: «oportunamente».

Sr. Llobet — Es materia delicada.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Mi objeto es, de acuerdo con las observaciones del señor senador Llobet, evitar que, guardando silencio en la ley respecto a la explotación futura, pudiera por ello quedar sentado un compromiso con la compañía explotadora; y entonces me parecía conveniente, y así lo manifestó también el señor Ministro de Hacienda, que era necesario establecer una cláusula que amparara el derecho del Gobierno para más tarde; y me pareció que en esta forma quedaba salvada.

Pero si el señor senador Llobet propone una forma más eficaz, no tendré inconveniente en aceptarla; al contrario, me consideraría muy feliz con que encontrara una fórmula mejor que la que propongo.

Sr. Smith — Si pusiéramos que el Poder Ejecutivo propondría, antes de iniciar los trabajos, la forma en que se ha de hacer la explotación...

Sr. Villanueva — Al librarse al servicio público.

Sr. Smith — No, antes de iniciar los trabajos. Librar al servicio público, son muchos años.

Sr. Ministro de Obras Públicas — No hay objeto, porque se trata de explotación y no de construcción.

Aquí viene la distinción que hizo el señor senador Smith, entre una y otra cosa.

Pero, sobre todo al señor senador Llobet, que me hacía la objeción, le solicitaría propusiera una fórmula mejor que la mía.

Sr. Llobet — Hacer algo más imperativo ese encargo que se hace al Poder Ejecutivo, porque en realidad no implica nada coercitivo. «Deberá proponer a la Legislatura».

Sr. Ministro de Obras Públicas — Muy bien.

Sr. Llobet — Interpretando la intención del señor Ministro...

Sr. Ministro de Obras Públicas — Y la acepto tanto más complacido, cuanto que no es muy fundamental la modificación.

Sr. Llobet — « Propondrá oportunamente » deja librado a una oportunidad que tendrá el Poder Ejecutivo...

Sr. Smith — El Poder Ejecutivo debe tener alguna arma para defenderse de las intenciones que pueda tener la compañía actualmente explotadora del ferrocarril. Va a pretender que esos ramales le corresponden a ella; no tenga duda el señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Habría que hacer un esfuerzo de adivinación...

Sr. Smith — No hay adivinación. Cuando uno tiene un contrato procura hacerlo valer.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Y, precisamente, para eso entiendo que el Poder Ejecutivo debe tener un medio de defensa, que no puede ser una forma concreta, porque no sabemos cuáles son los derechos que va a invocar la compañía ni cuáles las propuestas que se nos van a presentar.

Sr. Villanueva — Creo que se llenarían los deseos del Poder Ejecutivo estableciendo que el Poder Ejecutivo propondrá la reglamentación antes de librarse al servicio público...

Sr. Ministro de Obras Públicas — El señor senador Llobet dice que deberá proponer y yo he aceptado.

Sr. Llobet — Creo que eso implica una obligación mayor que dejarlo librado a la oportunidad.

Mañana puede ser otro el Ministro que tenga que interpretar la ley, y no recordar la intención del Ministro actual.

— Se vota el artículo en discusión y es aprobado.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

He cambiado ideas con el señor Gobernador de la Provincia, sobre la conveniencia que habría en adquirir el ferrocarril La Plata y de la oportunidad que pudiera presentarse en la discusión de este proyecto para introducir algún artículo que lo autorizara para hacer esa adquisición.

El año pasado vino a esta Honorable Cámara un expediente subscripto por el Poder Ejecutivo, sustentando la misma idea; pero fué retirado por él oportunamente, a fin de hacer la valuación e inventario de los materiales de ese ferrocarril, cuya venta se proponía.

Esta valuación e inventario fué hecha por el distinguido

ingeniero señor Romero, que desempeña las funciones de ingeniero consultor del Ministerio de Obras Públicas, quien ha atribuído ya un valor a esas construcciones.

La conveniencia de la adquisición de esta línea, que se costea por sí sola, produciendo un interés del capital invertido, pero que se desenvuelve muy penosamente a consecuencia de otro género de especulación, tendría conveniencia para el Gobierno, porque podría servir para establecer un circuito que, partiendo de la estación Etcheverry, pasara por Abasto y viniese a La Plata sirviendo esa cantidad de hornos de ladrillos y, al mismo tiempo, para el transporte de las carnes y del carbón para la usina de aguas corrientes, cerrara otra vez el circuito dentro de esta Capital.

Una parte de esa línea servirá asimismo para el ramal que ha de salir desde La Plata a Avellaneda, que se autoriza por esta trayectoría.

Hoy se podría hacer en una suma relativamente económica y muy conveniente para los intereses de la Provincia, la adquisición de ese ferrocarril.

Fundado en estas consideraciones, yo voy a proponer un agregado como artículo 14 que diga lo siguiente:

Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de 600.000 pesos moneda nacional en la expropiación del ferrocarril La Plata y sus concesiones al puerto de La Plata y al Tandil y la sección del tranvía de la Capital.

Sr. Smith — Pido la palabra.

Es un asunto muy importante, señor Presidente, para tratarlo en esta forma.

Es cierto que ha venido a la Legislatura, pero no hemos tenido ocasión de estudiarlo.

Se trata de la inversión de seiscientos mil pesos en comprar un ferrocarril y no puede incluirse en esta ley absolutamente distinta.

Me parece que el señor senador Villanueva podría presentar un proyecto para que se tratara en la forma que corresponde.

Sr. Villanueva — Yo he lanzado la idea al Honorable Senado; él la recogerá o no.

Sr. Smith — Yo le pediría al señor senador que la retirara y formulara un proyecto de ley.

Sr. Gambier — Pido la palabra.

Existe en la Orden del Día desde el año pasado un despacho de la Comisión de Obras Públicas, en que se aconseja la sanción de un proyecto autorizando al Poder Ejecutivo para adquirir este ferrocarril de La Plata.

No es, pues, un asunto nuevo; por el contrario, suficientemente conocido, ha sido dilucidado ampliamente por la prensa de esta Capital y de la Capital Federal. Además, la suma que se propone ahora mejora aún las condiciones de adquisición.

Es de indiscutible conveniencia para el ferrocarril a Meridiano V la adquisición de este ferrocarril de vida anémica, no porque no se costee, porque se costea ampliamente y produce un interés aceptable que tardará mucho tiempo en producir el ferrocarril a Meridiano V.

Voy a apoyar, pues, la iniciativa del señor Presidente de la Comisión de Obras Públicas que encuentro perfectamente atinada, insistiendo en que este no es un asunto nuevo para el Senado, puesto que hace más de un año que está en sus Ordenes del Día.

Sr. Smith — Pero no lo conocemos.

Sr. Gambier — No tiene la culpa el Senado, de que el señor senador no lo conozca.

Sr. Smith — Muchas veces hemos levantado la sesión por falta de asuntos y no se ha tratado este.

Sr. Gambier — En realidad, esto no es otra cosa que la autorización del Poder Ejecutivo para adquirir un ramal que el ferrocarril a Meridiano V tendría que hacer paralelo a éste.

Sr. Smith — No me opongo a la adquisición, pero quiero tener conocimiento del asunto.

Sr. Gambier — Por otra parte, la autorización la usará o no el Poder Ejecutivo, y, francamente, adquirir un ferrocarril que tiene más de veinte kilómetros de extensión y que está en explotación por una cantidad mínima, me parece que no es mal negocio.

Sr. Smith — Yo no sé si es bueno o mal negocio. Lo que sí sé es que no conozco el asunto, y que es de práctica que cuando un senador hace esta manifestación, se aplace hasta la sesión próxima la consideración del asunto.

Sr. Gambier — Eso me lo explicaría si se tratara de un asunto nuevo; pero, como ya lo he dicho, este es un asunto muy conocido, que tiene el auspicio de dos Gobernadores: el del general Arias que mandó el mensaje y el del actual Gobernador.

Sr. Ministro de Hacienda — Lamento que no se halle en el recinto el señor Ministro de Obras Públicas.

Prefiero que se espere su llegada; porque en vista de la oposición muy justificada del señor senador Smith, a nombre del Poder Ejecutivo iba a manifestar que no siendo indispensable que se incluya en el proyecto de ley de ferrocarril al Meridiano V este otro ferrocarril, no habría inconveniente de parte del Poder Ejecutivo en que se presentara como un proyecto nuevo que recibiera la sanción en general y que pasara a Comisión para el estudio en particular.

Pero de todos modos, prefiero que manifieste su opinión al respecto el señor Ministro de Obras Públicas, porque sobre este particular no tengo un criterio formado.

— Vuelve al recinto ocupando su asiento, el señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Llobet — Adhiero a la proposición del señor Ministro de Hacienda, de que tratándose de un asunto ajeno a la ley del Meridiano V, no hay por qué precipitarse a hacer esta inclusión; que, a mi juicio, desvirtúa el propósito elevado que se ha tenido en vista al tratar con toda detención y esmero una ley como la del Meridiano V.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

En el seno del Poder Ejecutivo se ha conversado de esta adquisición del Ferrocarril La Plata, y el señor Gobernador, coincidiendo con los propósitos de dos Gobernadores anteriores, había manifestado su opinión favorable a que se adquiriera esa línea, como complemento de la red de ferrocarril al Meridiano V.

Debe advertirse que la situación actual del Ferrocarril La Plata es mala, pero no a causa de dificultades en la explotación, sino con motivo de la falta de capital y de una fuerte deuda que tiene y que no se halla en condiciones de solventar.

Pero cree el Poder Ejecutivo que sería fácil poder adquirir

en buenas condiciones esta línea que representa más que un capital en rieles, en estaciones y en material rodante, una concesión que es muy conveniente para el Ferrocarril al Meridiano V, y que tenderá a que se fomente toda una región de los alrededores de La Plata, es decir, un problema realmente útil y conveniente para esta ciudad.

Pero le acabo de oir al señor senador Llobet, que él no está preparado para afrontar esta cuestión, a pesar de que ha sido amplísimamente discutida acá por todos los que nos hemos interesado en estas cosas de orden público que no solamente han sido debatidas en el seno de la Cámara de Diputados, sino en el periodismo y por el mismo pueblo platense; porque la gente de la Capital de la Provincia se ha visto vivamente interesada en el fomento de esta línea de ferrocarril enteramente local que sirve una zona productora muy interesante de esta ciudad.

Ignoro si algunos otros senadores se hallan en la situación del señor senador Llobet...

Sr. Smith — Yo también me hallo en esa situación.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Entonces no tendría interés a nombre del Poder Ejecutivo, en que ahora mismo se prestara sanción a un proyecto que algunos de los señores senadores, por cualquier causa, no conocen, por no haber participado de esta discusión tan interesante para todos los que vivimos en la ciudad de La Plata.

De manera que dejando establecido cuál es la opinión del Poder Ejecutivo, que refleja los deseos de la Capital de la Provincia, podría eliminarse esto de la ley que se discute y tramitarse por cuerda separada.

Yo dejo librado esto al criterio de los señores senadores, por más que expreso claramente que la idea del Poder Ejecutivo es concordante con la proposición que ha hecho el señor senador Villanueva.

Sr. Llobet — Pido la palabra.

Para expresar que las dudas manifestadas por el señor senador Smith, de las que yo he compartido, no tienen por móvil sino estudiar en forma y como corresponde este asunto.

Adhiero a la indicación del señor Ministro de Hacienda de que este asunto se podría votar en general, separadamente

de esta ley, porque, como él lo ha dicho, nada tiene que hacer con la del Meridiano V.

Sr. Smith — Pido la palabra.

Yo también adhiero a la opinión del señor Ministro de Hacienda, compartida por el señor Ministro de Obras Públicas, para tratar por cuerda separada este asunto, que no hay inconveniente en votarlo en general, pero que debe tratarse en particular previo el estudio respectivo.

Sr. Gambier — Pido la palabra.

Me veo en el caso de insistir: no se trata de un asunto nuevo ni cosa que se le parezca.

Se trata de un asunto que, como ya lo he dicho, ha tenido entrada en esta Cámara hace más de año y medio; que ha sido despachado por la Comisión de Obras Públicas que preside el señor senador Villanueva en una forma favorable y concordante con el pensamiento del Poder Ejecutivo, en aquella época desempeñado por el señor general Arias; propiciado posteriormente por el ciudadano que le sucedió en el mando.

Se trata de adquirir una línea que es útil y conveniente, porque sirve valiosos intereses de una de las regiones más productoras de la Capital, que no es lícito olvidar.

De manera, pues, que es un asunto perfectamente conocido. El Poder Ejecutivo lo tiene estudiado y para la Cámara no es nuevo. Por el contrario, el Senado ha tenido oportunidad de estudiarlo, puesto que ha sido despachado por la Comisión respectiva.

Por otra parte, se trata de que la suma que se destinaría a la adquisición de este ferrocarril sea obtenida del mismo empréstito autorizado para la construcción de estos ramales. Si no se aprovechase esta oportunidad nos encontraríamos más tarde con que sería necesario autorizar una nueva emisión o aumentar la de esta ley.

Insisto, pues, en que se vote el artículo propuesto por el señor senador Villanueva, en la seguridad que pueden tener los señores senadores de que el Gobierno hará un buen negocio con la adquisición de esta línea.

Nada más.

Sr. de la Riestra — Pido la palabra.

Para decir sólo dos en apoyo de la moción en debate.

Conozco el asunto, pero no voy a entrar en sus detalles por lo avanzado de la hora.

El argumento de los señores senadores que se han opuesto al artículo, mira a la postergación del asunto, para lo cual no encuentro razón.

No puede negarse que este es un asunto conocido de todos los señores senadores, puesto que hace año y medio que se encuentra a la Orden del Día. Fué perfectamente estudiado durante el Gobierno del general Arias y por las Comisiones del Senado.

El ferrocarril que se propone adquirir ha sido materia de una tasación por peritos, y tengo entendido que el tercero, que fué el Departamento de Ingenieros, fijó como precio la suma de 1.200.000 pesos. Ahora el Ejecutivo y la Comisión han conseguido reducir este precio a la mitad. Esto ya sería por sí sólo una razón bastante para no demorar la sanción del artículo.

Algunos señores senadores desearían una espera de algunos días. ¿A qué esperar para hacer mañana lo que podemos hacer hoy con plena conciencia?

Además, se trata de una autorización, no de un mandato imperativo, y no habrá un solo senador que no tenga perfecta confianza en la rectitud y honestidad de procedimientos del Poder Ejecutivo y de los señores Ministros. Ellos, dentro de la suma que se autoriza a gastar, harán todas las economías que encuentren conveniente.

Omitiendo agregar otras razones para no fatigar a la Cámara, voy a votar en favor de la moción formulada.

Sr. Ministro de Hacienda — Pido la palabra.

Quiero dejar constancia de que no me he opuesto en absoluto a la adquisición del Ferrocarril La Plata.

En ausencia del señor Ministro de Obras Públicas y obligado a hablar a nombre del Poder Ejecutivo, no he hecho más que observar una actitud de deferencia para con dos señores senadores que manifestaron su disconformidad con la inclusión de este artículo en el proyecto en discusión.

Y al decir que no había ninguna razón para que fuera incluído dentro de este proyecto, era porque la forma presentada por el señor miembro informante de la Comisión no lle-

vaba aparejada la autorización para disponer de los mismos fondos con este nuevo objeto.

Sr. Villanueva — Está modificado en ese sentido.

Sr. Ministro de Hacienda — No he estado en ese momento y no podía saberlo.

Como digo, no he hecho más que deferir al pedido del señor senador Smith, de acuerdo con la práctica de este parlamento y de todos los parlamentos del mundo, que cuando un senador o diputado pide el aplazamiento de un asunto para una sesión próxima, a fin de informarse, no se le niega ese plazo.

Esto es lo que ha habido por mi parte.

Recuerdo también que este asunto ha sido muy debatido y objeto de discusiones acaloradas en ambas Cámaras en épocas anteriores, y temería que su inclusión dentro de este proyecto fuera a provocar ya que no en esta Cámara, pero sí en la de Diputados, una demora en la sanción de lo que más fundamentalmente nos interesa: la ley de ampliación del ferrocarril al Meridiano V.

Por eso fué que hice la indicación defiriendo a las solicitaciones del señor senador Smith.

Sr. Presidente — ¿Insiste el señor senador Villanueva?

Sr. Villanueva — La proposición pertenece ya a la Cámara, y no puedo retirarla.

Sr. Presidente — Se va a leer el artículo propuesto.

— Se lee:

«Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de 600.000 pesos moneda nacional en la adquisición del Ferrocarril La Plata y sus concesiones al puerto y al Tandil».

Sr. Villanueva — Y la cesión del tranvía de esta ciudad.

Sr. Secretario del Carril — ... y la sección del tranvía de la Capital.

Sr. Presidente — Se votará el artículo en esta forma.

— Es aprobado.

Sr. Villanueva — Como artículo quince, propongo el siguiente: «Los fondos necesarios para los fines indicados en el artículo anterior, se tomarán de los que produzcan la emisión que se autoriza por el artículo cuatro de la presente».

Sr. Presidente — Está en discusión.

— Se vota el artículo y es aprobado.

— El artículo siguiente es de forma.

Sr. Presidente — Habiendo terminado el objeto de la sesión, queda levantada.

HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS

INICIA LA DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Sr. Presidente — Continúa la sesión.

Se va a votar la moción del señor diputado Cutiellos para tratar sobre tablas el asunto de ampliación de ramales del ferrocarril al Meridiano V.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente — Se invitarán a los señores Ministros de Obras Públicas y de Hacienda, que se encuentran en antesalas.

Sr. Amadeo — ¿Hay despacho de Comisión?

Sr. Presidente — No, señor diputado.

Sr. Amadeo — ¿Es una moción de sobre tablas, entonces?

Sr. Presidente — Sí, señor diputado, no es de preferencia, porque no es asunto a la Orden del Día. Está en discusión el artículo 1º del proyecto que se va a leer por Secretaría.

Sr. Palacios — Pido que se suprima la lectura.

Sr. Presidente — La Cámara resolverá si se considera todo el artículo de una sola vez, o inciso por inciso, tratándose de diferentes ramales.

Sr. Jofré — Hago indicación para que se trate inciso por inciso.

— Asentimiento.

— Entra al recinto y ocupa su banca el señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Presidente — Habiendo asentimiento, está a consideración de la Cámara el artículo 1º, inciso *a)*, que va a leerse.

— Se lee:

PROYECTO DE LEY EN REVISIÓN

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Modifícase el artículo 1º de la ley de 18 de Octubre de 1907, que quedará en la forma siguiente:

«Autorízase al Poder Ejecutivo para construir una red de ferrocarriles de trocha de un metro, con el siguiente trazado:

a) Ramal que, arrancando de un punto del Saliente comprendido entre el pueblo del Saladillo y el arroyo del mismo nombre, de la línea del Ferrocarril Provincial de La Plata a Meridiano V, y pasando por los partidos de Alvear, Tapalqué y General Lamadrid, llegue hasta los puertos de Bahía Blanca y Puerto Militar; con un ramal a la ciudad de Olavarría, Sierra Chica y canteras de Sierras Bayas y otras de la proximidad que el Poder Ejecutivo juzgue conveniente servir con este ramal».

Sr. Presidente — Está en discusión.

Sr. Amadeo — Pido la palabra.

Como no tuve oportunidad, señor Presidente, de hacer siquiera un breve estudio de este proyecto cuando se trató en general, por habérsenos exigido una votación inmediata, alegándose motivos de urgencia que no conocemos bien, voy a aprovechar la oportunidad de que se trata este proyecto en particular, para hacer observaciones, no solamente de detalles, sino también en general, al proyecto que se discute.

Ante todo, hago notar a la Honorable Cámara la grave irregularidad que representa que un proyecto de esta magnitud, tal vez el más grande que se ha presentado a ella de muchos años a esta parte, un proyecto que en definitiva representa un aumento de la deuda pública de cien millones de pesos oro y doscientos veintisiete millones de pesos papel; es decir, que viene a aumentar la deuda pública en un setenta u ochenta por ciento, se trate en la Cámara con tanta precipitación, de antecedentes deplorables, reuniéndose el Senado al día siguien-

te de tratarlo en general, tratándose en esta Cámara sin despacho de comisión y volviéndose a tratar, para mayor gravedad, en particular, también sin despacho de comisión, y sin informe siquiera de ninguno de los miembros de las comisiones de esta Cámara.

Las precipitaciones en la discusión de asuntos de esta índole, a veces han restado prestigios a esta Legislatura, porque después han venido unos arrepentimientos desgraciadamente tardíos; después nos hemos apercibido en numerosos casos de haber votado leyes inconvenientes, porque se nos había urgido su sanción con pretextos más o menos razonables, pero que no eran suficientes en ningún caso para hacer que ninguna de las Cámaras diere su sanción sin conocimiento perfecto de la materia.

Creo, señor Presidente, que no hay razón para que se trate con tanta urgencia este proyecto, y siento tener que disentir en este caso con el señor Ministro de Obras Públicas, — por quien tengo el mayor aprecio y cuyo notable discurso en el Senado he leído en el «Diario de Sesiones» respectivo — y siento tener que disentir, porque viene patrocinado por la alta autoridad moral y financiera del actual señor Gobernador de la Provincia. Y me llama tanto más la atención esta premura, cuanto que son precisamente estas personas, cuya prudencia siempre he reconocido, cuyo talento financiero nadie puede discutir...

Sr. Presidente — ¿Me permite el señor diputado, una interrupción?

Se acaban de ausentar cuatro señores diputados que dejan a la Cámara sin número.

Sr. de Olaso — Que no haya *quorum* no quiere decir que el señor diputado no pueda seguir haciendo uso de la palabra.

Sr. Presidente — Sí, señor; pero es una prevención que hago a la Honorable Cámara, para que tome la resolución que crea pertinente.

Sr. Márquez (A. J.) — ¿Podría saberse los nombres de los diputados que se han retirado?

Sr. Casco — Ruego a la Presidencia que los invite a que vuelvan.

Sr. Palacios — ¿Quiénes son?

Sr. Presidente — Se van a leer sus nombres por Secretaría.

Sr. Secretario Brizuela (Leyendo): — Gache, Iturralde, Barros y Bello.

Sr. Güerci — Hago moción para que se emplee la fuerza pública, porque no es posible que se estén burlando de esta Cámara.

— Apoyado.

Sr. Elena — Es una descortesía, estando presente el señor Ministro.

Sr. Presidente — Habiéndose apoyado esta moción, se va a votar.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente — Se procederá de acuerdo con la resolución de la Honorable Cámara. Puede continuar con la palabra el señor diputado Amadeo.

Sr. de Elizalde — ¿No sería mejor esperar a que vengan los señores diputados?

Sr. Presidente — No hay nada que se oponga a que el señor diputado continúe.

Sr. Kennedy — La mayoría está escuchando.

Sr. Presidente — Tiene la palabra el señor diputado Amadeo.

Sr. Amadeo — ¿Cuál es la razón de urgencia, señor Presidente, que se invoca para pedir a la Cámara la sanción precipitada de este artículo? Se dice que el interés principal que hay en tener inmediatamente convertido en ley este proyecto, es ganar para la Provincia el derecho de prioridad en el trazado de las líneas, de los ramales proyectados.

Y bien, yo pretendo demostrar a la Cámara que ese derecho de prioridad no va a conseguir convertir hoy mismo ese proyecto en ley.

El derecho de prioridad se conseguiría en el caso de que esta línea de Meridiano V, la línea troncal y los ramales, tuvieran una zona de influencia garantizados por alguna ley, y esta línea...

Sr. Rodríguez — ¿Me permite el señor Ministro de Obras Públicas, a quien veo deseoso de hacer uso de la palabra, que antes de ello haga una indicación pidiendo el aplazamiento de este asunto?

Sr. Amadeo — La Cámara resolverá lo que crea conveniente. Yo no seré un obstáculo para ese propósito y cedo la palabra al señor Ministro para que haga las observaciones que sean de su agrado.

Sr. Ministro de Obras Públicas — No había querido tomar la palabra, porque la tenía el señor diputado Amadeo y hubiera deseado escuchar toda su exposición; pero ya que tiene la deferencia de cedérmela, voy a expresar, concordante con sus ideas, que creo que si bien he propiciado, y propicio este proyecto, me encuentro en condiciones de afrontar la discusión, no desearía que ninguno de los señores diputados se vieran violentados para tratarlo ahora sobre tablas, si se considera que la hora avanzada colocaría posiblemente a algunos de los señores miembros de la Cámara en una situación de molestia, quedándose hasta que la discusión termine.

Por otra parte, yo desearía fundar ampliamente el criterio que tiene el Poder Ejecutivo en este asunto. Además de lo que yo he expresado en el Senado, tendría otras manifestaciones que hacer a la Honorable Cámara de Diputados, y me sentiría hasta cierto punto cohibido si notara en los señores diputados la premura por la falta de tiempo para escuchar una larga exposición, que posiblemente podría fatigarlos.

No tendré, pues, inconveniente alguno y dejaré entregadas estas ideas a la Honorable Cámara para que, si lo considera conveniente, tome alguna resolución en ese sentido y fije la sesión próxima para tratar el proyecto; y entonces todos los señores diputados estarán en condiciones de conocer bien el asunto y de penetrarse de sus antecedentes; y si alguno de los señores miembros de la Cámara tuviera alguna duda respecto a un punto o la necesidad de tomar informaciones, el Ministerio de Obras Públicas, puede, por medio de sus oficinas técnicas, dar todos los datos que fueran necesarios.

Mi idea es que esta ley, si ha de sancionarse, salga lo más prestigiada posible por la más amplia discusión, porque pienso que solamente discutiendo con amplitud aquí pueden salir leyes completas y que lleven el prestigio de la Legislatura que las sancione y del Poder Ejecutivo que ha de aplicarla. No quiero ser un obstáculo, ni aceptar esta manifestación que me hace aparecer como urgiendo a la Legislatura para que san-

cione una ley trayendo la autoridad que pueda tener el Poder Ejecutivo en el sentido de apurarla para que se reuna y se vote. Si vine a la Honorable Cámara con esa urgencia, para que se tratara la ley de caminos, era por una razón perfectamente justificada, que expresé en este recinto, cual era la de existir una cuestión financiera, una cuestión de dinero, que había que pagar a personas que han prestado sus servicios, resolución que no se podía efectuar sin una previa sanción de la Legislatura.

Ahora no hay ese motivo de urgencia inmediata, y si creo que es conveniente la sanción rápida de esta ley, no es una urgencia de horas o de días, por cuya razón me permito pedir a la Honorable Cámara que acepte la indicación del diputado señor Rodríguez y aplace para otra sesión este asunto, poniendo a disposición de los señores diputados todos los datos que necesiten para su más amplia discusión.

Sr. Presidente — La Honorable Cámara está en minoría y no puede tomar ninguna resolución a este respecto.

Sr. Jofré — Pido la palabra.

Las razones aducidas por el señor Ministro de Obras Públicas me inclinan a formular una moción que puede resolver la Honorable Cámara, cual es la de pasar a cuarto intermedio. Hay una consideración más para la postergación de este asunto en la sesión de hoy y que ha sido aducida por un miembro de esta Cámara, hace un momento, el señor diputado Barros, quien me decía que deseaba tomar parte de una manera amplia en la discusión de este proyecto y que se retiraba porque le faltaban algunos datos que había solicitado a ciertas reparticiones públicas, que aún no le habían llegado. Entonces, para que se concilie todo, podemos pasar a cuarto intermedio, para que de tal manera en la próxima sesión pueda tratarse este asunto, con la amplitud que merece.

Sr. Palacios — Dejando sin efecto la resolución que ha tomado la Cámara respecto de los diputados que se han retirado.

— Asentimiento.

Sr. Rodríguez — Deseo hacer otra ampliación: la de recomendar a la Comisión de Obras Públicas que trate de estudiar

este asunto, a fin de que pueda presentar su despacho en la próxima sesión.

Sr. Presidente — Invito a la Cámara a pasar a cuarto intermedio.

— Así se hace.

SANCIÓN EN PARTICULAR

Sr. Presidente — Se va a dar cuenta del segundo asunto, indicado por el señor diputado Palacios.

— Se lee:

Art. 1º Modifícase el artículo 1º de la ley de 18 de Octubre, de 1907, que quedará en la forma siguiente:

«Autorízase al Poder Ejecutivo para construir una red de ferrocarriles de trocha de un metro, con el siguiente trazado:

a) Ramal que, arrancando de un punto del Saniente comprendido entre el pueblo del Saladillo y el arroyo del mismo nombre de la línea de Ferrocarril Provincial de La Plata a Meridiano V, y pasando por los partidos de Alvear, Tapalqué y General Lamadrid, llegue hasta los puertos de Bahía Blanca y Puerto Militar; con un ramal a la ciudad de Olavarría, Sierra Chica y Canteras de Sierras Bayas y otras de la proximidad que el Poder Ejecutivo juzgue conveniente servir con este ramal.

b) De La Plata a Avellaneda, con ramales al Mercado Central de Frutos y a la Tablada general de hacienda.

c) De las proximidades del kilómetro 460 de la línea construída hasta el Meridiano V.

d) De Olavarría, por Tandil y Balcarce, hasta Mar del Plata; con ramal que, arrancando de las proximidades del Tandil, llegue hasta Necochea.

e) Desde un punto situado en las inmediaciones de Brandzen, de la línea principal, después del cruce con el Ferrocarril del Sud, y pasando por General Paz, Pila y proximidades de Labardén, hasta llegar a Mar del Plata, con un ramal a Ayacucho.

f) Desde un punto entre Brandzen y Monte, en las proximidades de este último de la línea principal, entre las dos líneas del Ferrocarril del Sud, en dirección a las estaciones Newton

y Cangallo, hasta empalmar con la línea Olavarría a Mar del Plata, con un ramal al Tandil.

g) De Bahía Blanca por el Azul hasta empalmar con la línea principal entre el Monte y el arranque de la línea *a)*, siempre que no fuera construído por la Compañía General de Ferrocarriles dentro de los términos de su concesión.

h) Ramales de la línea *a)* a Saavedra y Coronel Suárez.

i) Desde un punto pasando el Saladillo, de la línea principal en dirección a las estaciones Recalde, Centeno y Puan, con un ramal paralelo que vaya a Adolfo Alsina.

j) Desde Bahía Blanca hasta la estación Meridiano V del Ferrocarril del Oeste, con un ramal a Pehuajó.

k) Ramales de la línea *g)* a Pringles y Tres Arroyos.

l) Ramal de unión entre la línea *g)* y la línea *f)*.

m) Desde La Plata con un ramal al pueblo de Magdalena, por Dolores, Conesa, Castelli y Coronel Vidal, hasta empalmar con la línea *e)*.

n) Desde Necochea a General Alvarado y Mar del Plata, y de Necochea, por Juárez, Laprida, Lamadrid, Caseros, Nueva Plata, Pehuajó y Roberts hasta el límite noroeste de la Provincia, en las inmediaciones de la estación Santa Regina, con un ramal naciendo de las cercanías de Pehuajó por Bolívar a empalmar con la línea Saladillo a Bahía Blanca en los alrededores del nacimiento del ramal de Olavarría y Sierra Chica.

ñ) De Nueve de Julio a Lincoln y Vedia.

o) De Nueve de Julio hasta el Puerto de Ramallo.

— Entra al recinto y ocupa su banca el señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Presidente — Está en discusión el artículo que acaba de leerse, y puede el señor Ministro de Obras Públicas usar de la palabra para continuar su exposición interrumpida en la sesión anterior.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pido la palabra.

El proyecto de ley que ahora se considera tuvo los auspicios del Gobernador Ortiz de Rozas, quien pensaba que al poner en esta ley su firma vincularía su nombre y su gobierno de corto período a una de las iniciativas más trascendentales e importantes para el gobierno de su Provincia.

Eso explica que haya concurrido a este debate, cuando está pendiente la aceptación de la renuncia que he presentado del cargo de Ministro de Obras Públicas.

Me decía el señor Ortiz de Rozas, antes de que concurriera a la sesión anterior, en la cual este asunto debió tratarse, que podía parecer a un espíritu superficial que preocuparse de considerar la ampliación de la red de ferrocarriles del Estado era inoportuno, cuando pueblo y Gobierno se encontraban solicitados en todas sus actividades por un problema que había planteado la obra de la naturaleza: se refería a las inundaciones que azotaban entonces una parte considerable de la zona sud de la Provincia. Era evidente que para el Poder Ejecutivo hubiera sido un excelente pretexto el de la catástrofe para no ocuparse de otra cosa; y cuando hechos posteriores de otro orden de necesidades presentasen lo irreparable a causa de la inacción, podía haber escudado su silencio aludiendo a la imposición de la fuerza mayor.

Pero el Poder Ejecutivo, no aprovechando esa socorrida disculpa, y presentando lo relativo al derecho de la Provincia en materia ferroviaria con caracteres también de necesidad, abordó el asunto, lo estudió y lo resolvió sin descuidar ninguna de las medidas que las circunstancias demandaban para salvar a la región inundada de la situación por que atravesaba, y para prevenir en el futuro la repetición de hechos que por una parte afligían y por otra suscitaban la duda acerca de la eficacia de lo realizado y de la conveniencia de la inversión de los caudales que en buena parte son todavía arrastrados por las aguas.

Señor Presidente: Voy a verme obligado a ser un poco extenso, y le pido desde ya disculpa a la Honorable Cámara si la canso con una exposición un poco larga, que es indispensable, dada la forma de este proyecto y el hecho de no haberse discutido cuando se sancionó en general.

El ferrocarril provincial que se proyecta ampliar ahora, tiene un recorrido determinado, y también una determinada posibilidad de expansión. Esa expansión posible no garante su desarrollo futuro en forma que permita suponer lo que deseamos, o sea una red completa que se costee y que sirva con sus tarifas como un regulador para la mayor parte de la Provincia.

La expansión deberá, teniendo en cuenta circunstancias ordinarias, desarrollarse paulatinamente y a medida que la Provincia tuviera recursos para afrontarla.

Pero la fusión de los ferrocarriles, pendientes de sanción en el Congreso Nacional, amenaza con impedir la expansión futura del ferrocarril del Estado, y por esto el Gobierno de la Provincia debe apresurarse, a mi juicio, a garantizarla, desenvolviendo desde ya su plan completo, verificando los trazados y asegurando un derecho. Se trata de prevenir, y al propio tiempo de garantirse.

La Provincia, por lo demás, no hace, en esta materia, sino cimentar su tradición, en una política iniciada en otros tiempos e interrumpida, por desgracia, en momentos difíciles, con las consecuencias que todos conocemos.

Señor Presidente: La fiebre de construcción de ferrocarriles que se desarrolló en Europa a mediados del siglo pasado, encontró eco en nuestra Provincia y tomó cuerpo por medio de la ley que la Honorable Legislatura sancionó y el Poder Ejecutivo promulgó en Enero 12 de 1854, siendo sus firmantes — honor a ellos — el señor Gobernador Pastor Obligado y su ministro Portela.

Y digo honor a ellos, porque esa ley, aun en medio de las vicisitudes que en aquella época se atravesaba, tiene todas las características de una ley modelo. Era, ante todo, una ley genuinamente nacional con sus contornos de provincialismo, porque su espíritu reconocía las ventajas de la nueva vía y tendía a conservarla íntegra en manos de la Provincia y de sus habitantes, y así, el inciso 1º del artículo 2º, decía: « 1º Que la subscripción de las acciones de la sociedad será precisamente a la par y libre para todos, prefiriéndose sólo a los individuos que existen en la Provincia, o que tuvieran en ella casas de comercio o bienes territoriales u otro género de establecimientos ». Y el inciso 2º del mismo artículo dice: « El Gobierno, al otorgar el privilegio, podrá reservarse el derecho de tomar el número de acciones que juzgue conveniente, con tal que no excedan de la tarcera parte de ellas ».

La empresa queda exenta, por el inciso 10, artículo 2º, de todo derecho de introducción para los artículos y útiles necesarios para la formación y el uso del ferrocarril, y por el in-

ciso 2º se disponía que: los valores inmuebles o muebles serán igualmente libres de toda contribución.

Llama la atención que en esa ley la preocupación de los poderes públicos fuera para que el manejo de los ferrocarriles estuviera en manos del Gobierno y de los proveedores, preocupación que es en la medida de lo posible la de los poderes públicos actuales; y que será, seguramente, la misma que comparten la mayoría de los buenos hijos de la Provincia y de la República.

La nueva empresa lleva — y esto nos puede servir de ejemplo para la situación actual, a la cual pretendo vincular esta iniciativa — lleva una vida lánguida al principio, pero el Gobierno de la Provincia, con acierto patriótico, en vez de dejarla decaer, adquirió en propiedad todas las acciones de los particulares y entró en posesión completa del ferrocarril por decreto de 26 de Diciembre de 1862.

Esta línea siguió desarrollándose a costa de desembolsos hechos por la Provincia, la que cada año, ya fuera echando mano de fondos de rentas generales o por medio de empréstitos, construía nuevos kilómetros de vía, hasta llegar el año 1890 en que las líneas se extendían hasta Trenque-Lauquen por el oeste y San Nicolás por el norte con ramal a Junín y a Rojas. La línea principal tenía un ramal de Merlo a Saladillo. Había también líneas de La Plata a Haedo, de Temperley a Cañuelas, de Ringuelet a Brandzen, de Tolosa a Ensenada y otras más pequeñas, pero muy importantes, como las líneas al Mercado de Frutos, a Riachuelo y a Catalinas.

En esta situación, y cuando el ferrocarril del Estado era una verdadera potencia, sobrevino la crisis económica de 1890, que derrumbó todas las instituciones que eran honra para la Provincia, y así cayeron envueltos entre ruinas y en medio del dolor de todos sus buenos hijos, el Banco de la Provincia, el Hipotecario y el Ferrocarril del Oeste.

La crisis política que engendró aquel estado de cosas no ha pasado, y las crisis económicas se han sucedido desde aquella época, porque todavía no hemos purgado ni corregido aquellos errores, que no por ser achacables a todos, dejan de imponer cada vez con más energía su ineludible corrección.

Los poderes públicos han llevado a buen término la restau-

ración del Banco de la Provincia, que ya es poderoso y que, no en lejanos días quizá, dé nacimiento y proteja a una futura institución de crédito hipotecario, y el día que esto se haya realizado y veamos surgir simultáneamente la red ferrocarrilera de Estado, podremos decir con justo orgullo que Buenos Aires vuelve a ocupar en la República el puesto que le corresponde y que es el ejemplo de las provincias hermanas, para honor, provecho y grandeza de la patria argentina.

En 1890 tenía el Ferrocarril del Oeste 1022 kilómetros en explotación, y sus entradas fueron de 5.550.802 pesos oro; los gastos fueron de 3.130.102 pesos oro, es decir que quedaron pesos 2.420.700 oro como producto líquido, lo que representaba un 6 por ciento sobre el valor de la venta, que fué de 41 millones de pesos oro sellado.

La administración del ferrocarril por el Estado había llegado, por lo tanto, a un resultado satisfactorio después de veintiocho años de ejercicio, cuando la Provincia se resolvió a enajenarlo, lo que es de deplorar, porque por más que se haya criticado la administración de aquel ferrocarril, hoy las cifras demuestran, con su frialdad, que al venderlo se realizó un pésimo negocio. En efecto; revisando las páginas 258 y 259 de la estadística de ferrocarríles en explotación (tomo XVIII, 1909), se observa que, en los primeros diez años, el término medio de los intereses producidos por el Ferrocarril Oeste fué de 4,009 por ciento, y que en los últimos veinticuatro años hasta la venta en 1890, este término fué de 7,34 por ciento.

Los hijos de la Provincia no deben dudar que hoy, en que la crítica es más acentuada, en lo que se refiere a los negocios públicos, por razón de la mayor expansión de los órganos de publicidad, la red del Estado será, por lo menos, administrada como aquélla, y entonces, y de acuerdo con los datos enunciados, quedará el Gobierno con un 2,84 por ciento que deberá destinarse a rentas generales o a ampliación de las amortizaciones (7,34—4,50 2,87).

La Constitución Nacional establece, en su artículo 107, que las provincias pueden promover la construcción de ferrocarriles «por leyes protectoras de estos fines y con sus recursos propios».

Acabamos de ver cómo cumplió con la segunda parte de su

misión la Provincia, construyendo el Ferrocarril Oeste con sus recursos propios y con el mayor éxito. Vamos a ver también, cómo fomentó por leyes protectoras de esos fines la construcción de ferrocarriles, para establecer con precisión cuánto se debe respetar a un Estado para el cual los preceptos constitucionales no son letra muerta sino realidad vivida, que se traduce en factores de riqueza y engrandecimiento. Si alguna provincia tiene derecho a que se le respete en el ejercicio de su soberanía dentro de los preceptos del artículo 107, es la nuestra, ya que puede presentar como resultado de ello, el ejemplo de las dos empresas poderosas del sud y del oeste de Buenos Aires, que se desarrollaron: una por su acción directa y la otra al amparo de sus leyes protectoras.

Lo que hoy se llama el Ferrocarril del Sud de Buenos Aires, tuvo origen en una ley de la Provincia, promulgada por el general Bartolomé Mitre, el 27 de Mayo de 1862. En esta ley y en el mismo inciso 4º del artículo 1º, se cedían a la empresa los terrenos fiscales necesarios para la vía férrea, estaciones y demás construcciones indispensables.

Por el inciso 5º se establece que los materiales, útiles y artículos que fuera necesario importar del exterior para la construcción y consumo exclusivo del ferrocarril, serán libres de todo derecho a su introducción, hasta el término de la garantía; asimismo la propiedad del ferrocarril será libre de toda contribución o impuesto por el mismo término. El inciso 6º establece que el Gobierno garantirá a la empresa sobre el costo efectivo de las obras, dentro del límite fijado por la base tercera, el interés mínimum de un 7 por ciento al año, en la inteligencia de que el Gobierno será reembolsado de los adelantos que por tal causa hiciera, con los excedentes que el camino produzca en lo sucesivo sobre el 7 por ciento garantido.

Debe advertirse que esta garantía fué rescindida en 3 de Enero de 1870, en una época en que el ferrocarril ya no la necesitaba, y como a la empresa le convenía más una ganancia real que una ayuda que su propia vitalidad había reducido en importancia, se cambió ella por una donación de 500 libras esterlinas por cada milla de camino que construyera.

Y debe tenerse en cuenta también que en el inciso 3º del artículo 1º queda establecido que, para formar el capital sobre

el cual se acuerda la garantía, debe aforarse no sólo el capital verdadero de construcción, sino los intereses del mismo al 6 por ciento de interés anual.

Ahí tienen un ejemplo los que pretenden que el Ferrocarril Provincial puede y debe costearse antes de estar concluído. El ferrocarril más poderoso del país, incorporaba a su capital de construcción, no el cuatro y medio por ciento sobre su monto, como sucede en nuestro caso, sino el seis por ciento, es decir, uno y medio por ciento más, y ese ferrocarril, desde que no necesitó de la ayuda de la Provincia y sus capitales fueron bien remunerados, renunció generosamente a la garantía para obtener una donación de dos mil quinientos pesos oro sellado por milla, donación hecha a un ferrocarril ajeno y que puede considerarse como una pérdida para la Provincia, igual a lo que representaría la venta de su ferrocarril con dos mil quinientos pesos oro sellado de descuento por milla.

Hecha la venta, pasaron los años antes de que la Provincia se resolviera a cambiar su política ferroviaria e iniciara de nuevo la construcción de ferrocarriles.

En 1902, cuando empezó su gobierno el doctor Marcelino Ugarte, la Administración provincial, flanqueada por la crisis, pasaba momentos de estrechez. El Gobierno, sin arredrarse y comprendiendo que era preciso crear fuentes nuevas de riqueza, tomó, entre otras iniciativas, la del Ferrocarril Provincial.

Encargó sus estudios al competente ingeniero don Enrique de Madrid, y puso en marcha una idea que ahora tratamos de completar.

El proyecto está en ejecución, y al ferrocarril empezado se trata de vigorizarlo en forma conveniente, y como en la discusión producida en el Honorable Senado he tocado diversos puntos y no deseo repetirme, voy a considerar aquí las principales observaciones que han surgido.

Se ha querido objetar al proyecto de gran red ferroviaria, aprobado por el Honorable Senado, con el hecho de que las entradas de la línea troncal han sido pocas el año pasado e insuficientes para cubrir los gastos, dejando un déficit de pesos 100.000 más o menos.

Creo de mi deber exponer con claridad el desarrollo progresivo del ferrocarril, y probar que éste no tiene sino perspecti-

vas halagüeñas para su futuro desenvolvimiento, y voy a dar todas las cifras de las entradas mensuales desde su inauguración hasta el 31 de Julio, para que los señores diputados no carezcan de un solo dato al votar los diferentes artículos del proyecto.

El ferrocarril se inauguró el 17 de Marzo de 1912, abriéndose al servicio público sus estaciones hasta Saladillo Norte en una extensión de 206 kilómetros.

Estas fueron las únicas que produjeron entradas hasta el 1° de Agosto de 1912 en que se abrieron al servicio público dos estaciones más, hasta Blas Durañona, kilómetro 242. En los meses transcurridos entre ambas fechas las entradas fueron:

1912	Marzo	$ m/n	3.445,43
»	Abril	»	12.356,74
»	Mayo	»	12.855,31
»	Junio	»	17.185,17
»	Julio	»	28.709,60
	Total	$ m/n	74.522,25

con un término medio mensual de pesos 14.910,45 moneda nacional sobre 206 kilómetros explotados, es decir, 72,38 moneda nacional por kilómetro y por mes.

Posteriormente y en Enero 1° de 1913 se entregó al servicio público otra sección hasta Nueve de Julio, cuya longitud llegó a la línea total hasta el kilómetro 305. Durante el tiempo transcurrido entre ambas fechas, las entradas mensuales fueron:

1912	Agosto	$ m/n	34.024,20
»	Septiembre	»	30.553,68
»	Octubre	»	30 507,68
»	Noviembre	»	26.001,75
»	Dicienbre	»	29.344,43
	Total	$ m/n	150.431,64

con un promedio de pesos 30.086,32 por mes, sobre 242 kilómetros explotados, esto es, pesos 124.032 por kilómetro y por mes.

La sección de línea, a partir del Nueve de Julio, se entregó hasta el cruce con el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano, en el kilómetro 437, el 2 de Mayo de 1913.

Esta sección ha necesitado después de la entrega, ser complementada en su servicio, en forma que el que se hace por el momento sólo puede ser calificado de provisorio, hasta fin de año, en que quedará expedita toda la línea para el servicio público. Doy a la Cámara el resultado de estos meses, que es como sigue:

1913	Enero	$ m/n	35.205,47
»	Febrero	»	52.367,34
»	Marzo	»	53.450,59
»	Abril		53.319,39
	Mayo		32.369,59
	Junio	»	29.557,98
	Julio	»	38.702,80
	Total	$ m/n	294.973,16

con un promedio de pesos 42.139,02 sobre 305 kilómetros de vía, es decir, pesos 138,16 por kilómetro y por mes.

Como se ve, la progresión de las entradas es satisfactoria; pero faltaría a la verdad si no declarara que esta situación ha de ser todavía mejorada en varias veces, ya que los rendimientos del ferrocarril han sido considerablemente disminuídos por varios factores importantísimos, cuya sola enunciación bastará a los señores diputados para convencerse del porvenir de esta línea.

El principal de todos es la falta de caminos de acceso a las estaciones, descuido que esta Administración procuró corregir inmediatamente con su decreto de Julio 26 de 1913, que no detallo para no cansar la atención de los señores diputados que me escuchan con tanta deferencia. Es de mi obligación declarar que la Dirección de Caminos de la Provincia, que aparece componiendo en el ejercicio de 1912 y 1913, 1279 kilómetros de caminos de acceso a las estaciones de ferrocarriles particulares, no tuvo oportunidad de ejercer su acción en lo que se refiere a los caminos de acceso a los ferrocarriles provinciales.

Fuera de esto, ha tenido que soportar el ferrocarril un serio inconveniente en la sección última de la línea, la que, por dos motivos: longitud de recorrido y gran producción, es incuestionablemente la mejor.

Me refiero a la cuestión del cruce con la Compañía General que ha de dilucidarse pronto en el Congreso, y en la cual entiendo que la Provincia triunfará, ya que en todo le asiste la razón.

Esta cuestión, sin embargo, ha dado lugar a interrupciones y a maniobras de las empresas competidoras, tendientes a probar que el tráfico del Ferrocarril Provincial era precario y que éste no podía contraer compromisos de transportes de cargas por la inseguridad del tráfico, a partir del punto del cruce. Con todo, esta controversia ha convertido aquella zona en privilegiada, por las bajas tarifas y beneficios que reciben los pobladores de la misma desde que se construyó la línea del Estado, ventajas y beneficios que han de extenderse a toda la Provincia cuando la actual línea se transforme en red, probando el gran beneficio que puede llevar ésta a toda la zona que sirven no solamente sus líneas, sino sus competidores. Hay en aquella zona, como pueden averiguarlo sin trabajo los señores diputados por medio de las respectivas municipalidades, tarifas bajas con relación al resto de la Provincia, abundancia de vagones aunque falten en otra parte, pasajes gratis para los cargadores importantes, etc., etc.

El Gobierno de la Provincia ha de solicitar en breve el pronto despacho de la cuestión en el Congreso, y este inconveniente será removido en la primera discusión que sobre él se trabe en el Honorable Senado, donde fué introducida la petición de amparo de la Compañía General contra el Gobierno de la Provincia.

Otra causa directa que ha determinado la pequeña contribución pedida hasta ahora por el Ferrocarril Provincial a las rentas generales, ha sido la duración de la construcción, por motivos análogos al anterior. El Ferrocarril Provincial, fuera de los obstáculos naturales que tiene que vencer (desde que corta el Samborombón hasta el paso del Saladillo en la parte que éste divide al partido del mismo nombre con el de Veinticinco de Mayo), ha tenido que efectuar un cruce a nivel y cuatro a alto nivel con el Ferrocarril del Sud, uno a nivel y otro a alto nivel con la Compañía General, uno a nivel y otro a alto nivel con el Ferrocarril del Oeste y a nivel con el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano.

Fuera de esto, han tenido lugar trámites dilatados para la entrada al Puerto de La Plata, y aunque todos éstos se iniciaron a tiempo, han habido casos repetidos en que la paralización de las obras se ha impuesto por la mala voluntad de empresas que veían aparecer con notorio disgusto en su campo el freno permanente que para su explotación representa un ferrocarril del Estado. En las tramitaciones de estos cruces intervienen, fuera de la empresa constructora, las autoridades provinciales y nacionales y las empresas particulares, y así se explica que hayan habido casos en que el retardo haya sido de diez y ocho meses.

En el nuevo proyecto hay un artículo que tiende a la eliminación de estas dificultades, y por lo demás, la experiencia adquirida en esta clase de cuestiones hará que estos perjuicios no se repitan.

Además de lo dicho, ha tenido también en su contra la actual línea la transición brusca que se operó en su zona, que de un régimen de sequía extraordinario pasó a otro de lluvias igualmente extraordinarias, y a consecuencia del cual toda la parte comprendida entre el Monte y Veinticinco de Mayo, recorrida por la línea provincial, esto es, la mitad de la línea explotada hasta hoy como término medio (160 kilómetros), está puede decirse improductiva, porque los terrenos linderos se hallan bajo el agua. La línea provincial, sin embargo, no ha sido hasta ahora cortada por las aguas, como ha sucedido con todas las demás, como la de la Compañía General, Oeste, Sud, Midland, etc., pero su tráfico naciente ha tenido que resentirse.

Paso por alto otros inconvenientes a los que asignan relativa importancia las oficinas técnicas y sobre lo que no insisto, por no cansar la atención de la Cámara; pero ella se habrá dado cuenta que, como estos inconvenientes no dependen en forma alguna de su funcionamiento orgánico y son fácilmente removibles una vez corregidos, la progresión ascendente de las entradas compensará con amplitud cualquier sacrificio que la Provincia tenga que hacer antes de que toda la línea esté entregada al servicio público y en pleno funcionamiento. Respecto de esto, no solamente son concluyentes las cifras de los rendimientos por kilómetro y por mes, sino que

puede verse que el rendimiento de los siete primeros meses del año actual es superior en setenta mil pesos al rendimiento íntegro del año pasado, y esto ocurre con sólo la mitad de la línea entregada al servicio público.

A partir del 1º de Enero del año próximo, entregados los 552 kilómetros al servicio, las circunstancias cambiarán totalmente y la risueña esperanza se habrá convertido en realidad.

Se trataba, sin embargo, hasta el presente, de una línea sin ramales y ahora la vamos a convertir en una verdadera red.

Es sabido que las líneas extensas disminuyen su valor por kilómetro, con relación a las cortas, en lo que se refiere a sus gastos de establecimiento, y así tenemos que esta línea que costará en títulos unos 32.000 pesos oro sellado por kilómetro, hubiera costado 50.000 pesos oro sellado si se hubiera detenido en Nueve de Julio. Es porque las instalaciones generales, expropiaciones en los sitios poblados, aumento de gastos en la estación cabecera, derechos de entrada al puerto, etcétera, disminuyen su valor relativo cuando aumenta el número de kilómetros, sobre los que se reparten. Así también la construcción del solo ramal proyectado en el límite oeste, que será muy productivo y tiene 120 kilómetros de extensión, bajará inmediatamente el valor del kilómetro, en la línea, a 28.000 pesos oro sellado en títulos.

Se comprende que la red general de la Provincia, a pesar de los gastos que entrañará su entrada a los puertos de Bahía Blanca y Mar del Plata, no ha de irrogar, al repartirse sobre 4000 kilómetros, un gasto mayor de 20 a 25.000 pesos oro sellado por kilómetro.

En todo caso y con la misma atención que el Poder Ejecutivo ha prestado a los ramales proyectados, se estudiarán todos, siempre con el propósito de no construir sino aquellos que representen un desembolso en consonancia con las ventajas que reportan a la Provincia.

Y diré, por fin, para no detener por más tiempo la atención de los señores diputados, que con esta ley se pretende agregar al patrimonio provincial un nuevo valor, dando al ferrocarril del Estado un campo de acción eficiente y asegurando su desenvolvimiento en el futuro.

Y como no deseo adornarme con la labor ajena, quiero ex-

presar que el plan presentado se debe al esfuerzo perseverante del ingeniero De Madrid, que de tiempo atrás lo tenía formado, y al trabajo del senador Villanueva en la Comisión de Obras Públicas del Honorable Senado. *(Aplausos prolongados).*

Sr. Barros — Pido la palabra.

En realidad, señor Presidente, puedo afirmar que el discurso del señor Ministro ha tenido la virtud de aclarar muchas dudas que tenía sobre la construcción de este ferrocarril, dudas que eran motivadas más que por la falta de estudio de este asunto, por la precipitación con que se le trata, lo que no me ha hecho posible obtener de las oficinas públicas los datos que necesito y que tan gentilmente acaba de exponer ante la Honorable Cámara, para ilustración de los colegas el señor Ministro, y lo que me obliga, antes de entrar a hacer, no diré mi oposición, pero sí mis observaciones a este proyecto, a formularle una pregunta previa.

El único punto que el señor Ministro no ha aclarado, dada la demostración que pienso hacer, es el número de kilómetros construídos hasta ahora en la red del Ferrocarril al Meridiano V, que, según mis informes, llegan a 450 kilómetros, si no estoy equivocado.

Voy a hacer, señor Presidente, observaciones a este proyecto de ley, por cuanto entiendo que debo en todo momento estar de acuerdo con esta idea en general, desde que se trata de mejorar la situación actual del Ferrocarril al Meridiano V, que está destinado, a pesar de todos los datos halagadores del señor Ministro, a llevar una vida precaria, si es que el Estado no concurre a darle los ramales que necesita la línea troncal.

Estando de acuerdo con la idea en general, voy a formular mi oposición al proyecto del Poder Ejecutivo, aunque entiendo que él encarna una aspiración verdaderamente patriótica; pero es necesario, señor Presidente, para que las aspiraciones puedan hacerse realizables, que se las coloque dentro de lo factible.

El Poder Ejecutivo proyecta la ampliación de la línea al Meridiano V con una serie de ramales tan largos, tan importantes, y colocando un capital tan enorme, que el Estado en este

momento no podrá desembolsar dada la política ferroviaria que se ha seguido siempre en el país, la que el Gobierno mismo piensa continuar.

Y no es entonces presumible que este desenvolvimiento futuro del ferrocarril, una vez que se construyan uno o dos ramales, pueda costearse con el producido de los mismos. Si este ferrocarril ha de ser un regulador de los demás ferrocarriles particulares, ha de necesitar en todo momento tener tarifas bajas, como para que sólo se gaste alguna pequeña cantidad destinada a cubrir los intereses y la amortización del empréstito que se haga, en el caso de que el ferrocarril empiece a producir. De ahí entonces, señor Presidente, que dada la red que se formula en el artículo 1º de este proyecto, y la exigüa cantidad que se pide a la Legislatura para construir ramales, podamos asegurar desde ya que el Poder Ejecutivo no podrá construir sino una pequeñísima parte que, me imagino, tratará de aplicarla primeramente a la construcción de un ramal que vincule a estos pueblos con el puerto de la Capital, porque la mayor parte de los productos de la Provincia buscan su salida natural por ese puerto.

En estas condiciones se habría destruído el principio que persigue la construcción del ferrocarril, que es el de hacer un ferrocarril puramente provincial.

Este fué originado por la ley de 1907. El propósito fundamental que la inspiraba era, como decía hace un momento, el de vincular la Provincia a La Plata por medio de una red propia. Desde el principio, como muy bien lo ha expuesto el señor Ministro, se tropezó con muchos inconvenientes, porque el capital votado fué insuficiente y hubo necesidad de pedir un aumento de cinco millones de pesos oro a la Legislatura para cubrir el déficit de la diferencia de costo, a pesar de lo cual el ferrocarril no ha podido llegar a la meta que se propusiera hasta el momento actual.

Ahora bien: ¿por qué motivo si este ferrocarril ha sido bien estudiado en su origen, no se ha llegado a construir con el producto del empréstito que se le asignó al principio? El señor Ministro nos ha dado una serie de informes que, a su manera de ver, no explican satisfactoriamente las razones de la dificultad de la construcción. Nos ha hablado también de la

oposición hecha por los demás ferrocarriles. Si ha existido, el Gobierno tuvo en sus manos los medios suficientes para hacerla cesar; pero, en realidad, lo que ha habido es que ese ferrocarril presupuestado en doce millones con un empréstito levantado por esa suma, produjo un déficit que alcanza en el momento actual a cuatro millones setenta y un mil pesos, en concepto de comisión y amortización de intereses, porque éstos se pagaron con el mismo capital.

Esa fué la situación del ferrocarril cuando se inició su construcción.

Posteriormente, se amplió en cinco millones; y aun con esa suma no se ha podido concluir.

En presencia de estos hechos, debemos meditar a fin de que esta situación no se repita al construirse los ramales proyectados.

El proyecto actual nos presenta esa misma deficiencia, y no sólo esa sino otras mayores, desde el momento que en la ley que reformó la contratación del empréstito se autorizaba a hacerlo por series y en el proyecto actual se establece que el Poder Ejecutivo podrá hacerlo en su totalidad.

En presencia de la ley proyectada y de la falta de recursos con que se tropieza, se me ocurre que este ferrocarril se construirá, cómo y hasta dónde se pueda. Es útil demostrar a la Honorable Cámara que el tesoro público no está en este momento en condiciones de hacer erogación alguna y el empréstito que se levante va a ser necesario para servir las amortizaciones de su mismo capital, porque el tesoro público, como he dicho, señor Presidente, no está en condiciones de servirlas.

Las deudas públicas de la Provincia llegan a una cifra que alcanza a cuatrocientos millones de pesos, y sus servicios de veintiuno a veintidós millones anuales. Por consiguiente, es imposible pretender que el servicio pueda llegar a cubrirse con las rentas generales. Entonces, desde ya podríamos afirmar que la construcción de este ferrocarril nos va a significar un costo mayor del que puede estipularse en el contrato y al costo deberán agregarse todos los intereses y servicios de su capital.

Estando, como he dicho hace un momento, de acuerdo con el proyecto que crea la línea del Meridiano V, necesita toda la atención del Estado para producir lo que sus autores pre-

tenden. No estoy de acuerdo con la forma que se ha dado a este proyecto, porque me parece que hubiera sido más conveniente delimitar las aspiraciones de la Provincia a la realidad cruda del momento actual, ya que la construcción de esta red va a costar mucho dinero y que por mucho tiempo no se podrá realizar.

Se dice, sin embargo, que el motivo fundamental de esta construcción es asegurar para el porvenir y garantirse de la amenaza que implica la fusión de los ferrocarriles Sud y Oeste, en cuanto han solicitado del Congreso una ampliación de sus líneas que seguramente van a pasar por las tierras que se destinan a ser servidas por este ferrocarril. Respecto de ese punto, creo, como el señor Ministro, que la Provincia debe garantir, puesto que está en concurrencia con ferrocarriles particulares, para servir no un interés privado sino un interés público, de darnos transportes los más baratos que se pueda; creo que puede y debe garantir, pero debe hacerlo en forma que sea eficaz y no llegue a entorpecer el progreso mismo de las industrias y de la agricultura, porque si nosotros proyectamos una red de ferrocarriles amplísima, donde entre hasta el último resquicio de su territorio, para construirla por cuenta del Estado, dolorosamente tenemos que confesar que no podemos realizarla, y que, en realidad, en vez de beneficiar los intereses de la Provincia con las rebajas problemáticas de las tarifas, entorpeceríamos y perjudicaríamos su progreso, porque los ferrocarriles particulares, al proyectar y construir sus líneas, también han de concurrir al progreso de la región que sirven, porque no todo ha de ser para el servicio e intereses de su propio capital, porque, si es cierto que ellos buscan el servicio de sus capitales, no es menos cierto que sus líneas benefician las regiones que cruzan; y si la Provincia no puede construir esas líneas, es justo que se llegue a un acuerdo con esas empresas para que ellas construyan las que puedan a fin de entregar al público conjuntamente con los ramales provinciales la mayor cantidad de líneas posible en el menor espacio de tiempo.

Proceder en la forma que intenta el Poder Ejecutivo con este proyecto de ley sería lo mismo que, con el objeto de asegurar la nacionalidad, aplicáramos los principios absolutos del

más puro patriotismo, y cerráramos las puertas a la inmigración a fin de que el país se fuera poblando por simple crecimiento vegetativo. Es necesario que preveamos las dos cosas; que fomentemos la inmigración extranjera y el desarrollo de la industria en el país, propendiendo al bienestar de los habitantes. Lo mismo en este caso; al plantear la política ferroviaria, es necesario promover la construcción de ferrocarriles particulares al mismo tiempo que la construcción de ferrocarriles del Estado.

Me dirá el señor Ministro que no está en nuestra mano realizar ese propósito, por cuanto estos ferrocarriles del Sud y del Oeste que van a fusionarse esperan para hacerlo, lo mismo que la construcción de sus ramales, una ley del Congreso Nacional, por ser ferrocarriles nacionales, por lo cual quedan fuera de la acción propia del Gobierno de la Provincia; pero debemos considerar que en el Congreso Nacional se sientan hombres patriotas que sabrán defender los intereses de la Provincia de Buenos Aires, como el de todas las Provincias, porque para eso representan al pueblo de la República.

Por mi parte, leyendo ese proyecto de fusión que ha estudiado la Comisión de Obras Públicas de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, y que está a discusión de la misma, veo que no hay necesidad de precipitarse en este sentido; y que el Gobierno de la Provincia, haciendo llegar su aspiración al Congreso Nacional, podrá obtener más ventajas que con la construcción de esta red ferroviaria que difícilmente se llevará a cabo, sino en muchísimo tiempo.

Ese proyecto dispone en uno de los artículos, que las empresas fusionadas podrán construir hasta mil quinientos diez kilómetros de ferrocarril, y ramales para servir a la línea principal, previo acuerdo del Congreso en la forma siguiente: el Poder Ejecutivo de la Nación podrá acordar la construcción de esos ramales, pero deberá someter a la consideración del Congreso el recorrido y la zona de influencia de esos ramales en el término de ciento veinte días.

De consiguiente, hay mucho tiempo por delante para que podamos estudiar ampliamente esta cuestión antes de precipitarnos.

Y como este es el argumento principal que se hace para pe-

dir la pronta sanción de este proyecto, petición hecha con todo el entusiasmo de que son capaces los autores al prestigiar una idea propia, creo que con esta demostración quedará la Cámara convencida de que el apremio no es tan absoluto ni inmediato.

Y ahora, la precipitación con que este asunto viene a la Honorable Cámara — debo confesar además que no creía que en esta sesión se tratara — me obliga a hacer una exposición desordenada, como puede notarlo la Honorable Cámara, formulando observaciones sin entrar a la objeción seria y total del proyecto en discusión, y refiriéndome en general al proyecto — si la Presidencia me lo permite — para no volver más tarde a discutir cada artículo en particular, en detalle, señalando las anomalías o deficiencias que pudiera encontrarles.

He asegurado hace un momento, que este proyecto parecía más bien una autorización para contratar un empréstito que un proyecto para construir un ferrocarril, porque todo se reduce en sus primeros artículos a indicar una red enorme que no sé si medida en el terreno alcanza a cinco o seis mil kilómetros; y en seguida se autoriza en el artículo cuarto a ampliar en la suma de diez y siete millones de pesos oro sellado la autorización conferida al Poder Ejecutivo por las leyes de 18 de Octubre de 1907 y 6 de Marzo de 1912 para emitir fondos públicos, etc.; destinados a la construcción hasta de 650 kilómetros de vía en los ramales indicados en los incisos del artículo primero, cuya construcción se considera más urgente por el Poder Ejecutivo.

Voy a anotar la primera deficiencia que, a mi juicio, tiene el proyecto.

Creo que el Poder Ejecutivo debe indicar a la Cámara cuáles son los ramales que considera de más urgencia.

Por mi parte creo que el más urgente es el que debe ir a la Capital Federal, haciéndolo llegar hasta Ramallo, que está incluído entre los ramales proyectados; porque según mis informes, gran cantidad de las cargas que se transportan por la línea troncal, tienen que ser transportadas a su vez en los empalmes de los otros ferrocarriles, con otros que los transportan al puerto de la Capital Federal, porque es allí donde se realiza todo el servicio.

Pero, como digo, el Poder Ejecutivo debe solicitar autorización a la Honorable Cámara para construir una red determinada de ferrocarriles, indicando cuál es la que debe construir; y si quiere hacer la reserva de los derechos de la Provincia sobre las demás líneas, puede hacerlo, pero confesando lisa y llanamente el propósito que persigue.

Se destina entonces esta suma de dinero para la construcción de 650 kilómetros de vía, que, a juzgar por el resultado de la construcción de los primeros 450 kilómetros, es seguro no alcanzará, porque si no alcanzan los 17.000.000 votados hasta ahora para concluir 450 kilómetros, menos va a alcanzar esta cantidad para construir 600 kilómetros.

Se podrá decir que los gastos disminuyen en la ampliación de las líneas, y sobre todo, que las obras de arte van a ser lo menos costosas; pero, de cualquier manera, son ciento y tantos kilómetros más que difícilmente se van a poder construir con esta ampliación.

Se destina también para la ejecución de los estudios de que habla el artículo 3º, que autoriza al Poder Ejecutivo a practicar por medio de las oficinas técnicas de su dependencia, o por medio de ingenieros de reconocida competencia, de las líneas que forman la red total, la suma de 500.000 pesos.

Me imagino que el Poder Ejecutivo, que tiene al frente de la dirección técnica de ferrocarriles a un ingeniero tan competente como el señor de Madrid, no tendrá necesidad, seguramente, de gastar esta suma de 500.000 pesos, desde el momento que antes de traer este proyecto a la Cámara, se habrán hecho estudios meditados y serios para que la construcción de la red sea el resultado de este estudio y no se vuelvan a hacer otros estudios nuevos.

Pero, seguramente, está en el propósito del Poder Ejecutivo emplear esta suma para el estudio de esta línea, pagando ingenieros particulares, a lo cual desde ya, me opongo, porque entiendo que hay oficinas técnicas que dependen del Gobierno, que están en el presupuesto, en el que se destina sumas de dinero para realizar estos servicios.

Esta cláusula que está en la ley del año 1907 ha motivado mis observaciones del principio, porque si más tarde se gastan 12.000.000 de pesos que se requieren para construir la red del

ferrocarril proyectado en 1907, de los cuales se han gastado algunos millones en servicios de amortización y comisiones, va a dar idéntico resultado con el empréstito actual, y por lo pronto, puedo asegurar ya que en el artículo 8º en la modificación del inciso 11 de la ley de 1907 en que se autoriza al Poder Ejecutivo a emitir este empréstito en su totalidad, que la cantidad será insuficiente para construir la red que se proyecta, desde que sobre los 17.125.000 pesos, 1.700.000 pesos es para la diferencia de emisión si es que ésta se hace al noventa por ciento, más 500.000 pesos papel para los estudios, más 600.000 pesos destinados a la compra del ferrocarril La Plata, que parece que no tiene más porvenir que la venta al Gobierno.

Es decir, que se gastarán cerca de 6.000.000 de pesos para comenzar la construcción de la red.

¿Puede decirse, entonces, que este asunto sea verdaderamente serio, que podamos someterlo a la consideración de la Legislatura, para que ella lo sancione a tambor batiente, sin darle tiempo a esta Cámara para que lo estudie detenidamente, cuando el Poder Ejecutivo no nos ha presentado ningún estudio sobre la línea a construirse, ni siquiera nos ha dicho cuáles son los ramales que va a tomar primero para hacer la construcción?

Yo creo que este proyecto, si bien entraña una idea patriótica y bien inspirada, ha sido redactado un tanto a la ligera.

De ahí que yo piense que este asunto debe volver a la Comisión de Obras Públicas, que no ha tenido siquiera tiempo de estudiarlo, para que proyecte una reforma del mismo en el sentido de indicar cuál es la red de ferrocarriles que se va a construir, cuáles son los ramales por los que se va a empezar, y hasta qué punto va a contribuir la acción del Estado en esa construcción. Porque el Estado puede hacer este ferrocarril, tomando a su cargo la construcción y todos los gastos con la colocación de un empréstito, o asociarse con particulares, como sucede, por ejemplo, con el ferrocarril a Meridiano V.

Hago entonces indicación para que este asunto vuelva a Comisión, teniendo en cuenta la observación formulada.

— Apoyado.

Sr. Presidente — Como ha sido apoyada la moción que ha formulado el señor diputado, la Cámara tendrá que pronunciarse sobre ella. Está en discusión.

Sr. Bello — Pido la palabra.

Sería conveniente conocer la opinión del Poder Ejecutivo, y en este sentido me permito preguntarle al señor Ministro si acepta la moción que se ha formulado.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Me parece que la opinión del Poder Ejecutivo es perfectamente conocida desde el momento que ha venido a discutir el proyecto en la Cámara, no en la Comisión. Creo que basta con ello para suponer que el Ejecutivo no cree necesario que el asunto vuelva a Comisión. En cuanto a las explicaciones que ha solicitado el señor diputado Barros, sino fuera aceptada su moción, tendría el mayor placer en dárselas, no solamente por deferencia a la Cámara, sino también por deferencia y consideración al mismo señor diputado que la ha formulado.

Sr. Rodríguez — Yo me voy a oponer a la moción que formula el señor diputado Barros de que este asunto vuelva a Comisión.

Después del brillantísimo discurso pronunciado por el señor Ministro de Obras Públicas, en el que ha demostrado a la Cámara de una manera evidente, las ventajas de este proyecto, y la premura que hay en sancionarlo cuanto antes, creo que el señor diputado Barros debiera desistir de su moción y proponer las reformas que creyera conveniente a medida que se fuera discutiendo el proyecto, si bien estoy de acuerdo en que los proyectos que salgan de esta Cámara lleven el sello del estudio y la meditación necesarias.

En este caso, debo declararlo, se está haciendo un juego al decirse que no se va a realizar la unión de las dos empresas a la espera de la sanción de esta ley.

Tengo entendido que la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados tiene hecho un despacho y si se posterga éste, aquélla se lo impide por razones que las dos empresas llaman de carácter fundamental. Por estas razones, me voy a oponer a que vuelva a Comisión y voy a pedir que sigamos tratando el asunto.

Sr. Barros — Pido la palabra, simplemente para contestar

brevemente las observaciones del señor diputado Rodríguez.

Yo no creo lo que él supone de parte de las empresas del Sud y del Oeste, porque, como he dicho, los derechos y obligaciones de éllas van a quedar reglamentadas por la ley que sancione el Congreso y esa ley tiene una cláusula por la cual se dispone que los ramales que solicitan serán sometidos a la aprobación del Congreso; por consiguiente, no hay motivo para esperar sorpresas, como decía el señor diputado Rodríguez que vengan a dañar los derechos e intereses de la Provincia.

Aportando mayores argumentos para la moción que he formulado de que este asunto pase a Comisión, debo hacer presente a la Honorable Cámara que no puedo presentar un proyecto de ley sobre esta materia, porque para ello hubiera necesitado mucho tiempo y el auxilio de técnicos que me asesoraran en la materia, limitándome a hacer observaciones en la contextura del proyecto.

Como he dicho, y por las razones que he expresado, creo conveniente que este asunto pase a Comisión para que ella formule otro proyecto, asesorada por los técnicos de la administración y por el mismo señor Ministro, a quien le observé que siempre han sido auxiliadas las Comisiones por la presencia de los señores Ministros.

Sr. Presidente — Se va a votar la moción del señor diputado Barros para que este asunto pase a Comisión.

— Se vota y resulta negativa.

Sr. Presidente — Continúa la discusión sobre el artículo primero.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Había pensado, señor Presidente, limitarme a lo que expresé al fundar el artículo primero del proyecto, porque en realidad, abusando de la deferencia de la Honorable Cámara, lo hice más con carácter general que con carácter particular; pero creo, como lo decía hace un momento, que no sería deferente para la Honorable Cámara y para el distinguido miembro de élla, doctor Barros, si no explicara alguna de las cosas que el mismo señor diputado me ha preguntado, por cuanto hasta podía parecer que yo no tenía el deseo de tomar en cuenta lo que él me preguntara.

Sr. Barros — ¿Me permite que concrete la pregunta que hice hace un momento? ¿Cuántos kilómetros se han construído hasta este momento con los fondos votados por la Legislatura?

Sr. Ministro de Obras Públicas — En primer lugar, deseo hacer notar que es exacto que se ha gastado una cantidad un poco imprevista cuando se ha construído el ferrocarril con los fondos del primer empréstito, y en ese sentido, tomando solamente esa cifra, tiene perfecta razón el señor diputado Barros; pero me permito explicarle que algunos de esos gastos que no se habían tenido en cuenta cuando se tomó el dinero del empréstito, son en realidad gastos que vienen a favorecer a esta ampliación de las líneas, unos de una manera indirecta y otros de una manera directa. De los fondos del empréstito se ha gastado una determinada cantidad en los estudios del ramal de Olavarría a Lamadrid, que han sido hechos por el ingeniero Julio Figueroa.

Ese ramal viene a gravitar sobre los gastos de construcción, por cuanto se ha tomado del dinero del empréstito para satisfacerlo, sin que en realidad haya sido invertido ni un solo peso dentro de la cantidad de kilómetros construídos. Se ha pagado también una cantidad bastante apreciable en compra de vagones cubiertos y en el arreglo de vagones para hacienda; compra de vagones que la compañía explotadora encontró que eran necesarios, pero que el resultado de la explotación del Ferrocarril ha demostrado que no eran indispensables y que van a servir ahora si se emplean las líneas como material rodante para esa ampliación.

Se ha pagado también una cantidad crecida de dinero en la línea al Puerto de La Plata y hasta en las instalaciones en el Puerto de La Plata, es decir que se ha recargado el gasto de construcción sobre la totalidad de las líneas con una cantidad excesiva quizás en una parte determinada, que ahora no representa un beneficio, sino para la pequeña cantidad construída; pero que en realidad sería un beneficio para el total de la línea una vez que esté librada al servicio público.

De manera que era perfectamente razonable la observación vertida por el señor diputado Barros, respecto a la cantidad de dinero gastado; pero era conveniente hacer notar que mucho de ese dinero que se gasta, haciendo esta construcción de la línea troncal no va a ser necesario invertirlo ahora.

Debo hacer presente también que en el mensaje que pasó el Poder Ejecutivo a la Honorable Cámara de Senadores respecto a la traza de la red, se estableció claramente cuál era el orden de construcción de los ramales, tal cual lo propuso el señor diputado Barros; y el Honorable Senado encontró que era más conveniente dejar eso librado al criterio del Poder Ejecutivo, siendo éste el que determinara cuál sería el orden de construcción.

De manera que no ha sido en realidad una cuestión que fuera a tomar de sorpresa a la Cámara el establecer que se iba a trazar una red y que esta red fuera hecha al criterio del Poder Ejecutivo, sino que ha sido una de las Cámaras de la Legislatura la que ha propiciado esa idea, por cuanto el Poder Ejecutivo, en su propio mensaje, había establecido con claridad cuáles eran los ramales que debían construirse primero.

En el momento actual, se piensa que pueden construirse los 650 kilómetros del ramal a 22.000 pesos oro por kilómetro.

Esto nos dará una cantidad de pesos 14.300.000, lo que significaría, si se hiciera el empréstito en la forma que se proyecta, que se pudiera obtener el resto de esa suma para los demás gastos que puedan ser imprevistos.

En cuanto a la otra observación que hace el señor diputado Barros, de que habiendo oficinas técnicas no parecía apropiado autorizar gastos, no creo que sea una observación de peso, porque las oficinas técnicas que tienen sus funciones ya determinadas de antemano, no tienen ni personal ni elementos bastantes para acometer estos estudios. Y si bien es cierto que las líneas están trazadas y hasta puede decirse ante-estudiadas, no se ha hecho en el terreno un estudio completo que permita fijarlas y establecer niveles, terraplenes, obras de arte; en una palabra, el estudio completo para su realización inmediata, y eso no se podrá hacer con las oficinas técnicas, sobre todo en breve plazo.

Para que la ley no aparezca como un simple consejo al Ejecutivo, sino que tenga un principio de ejecución, es indispensable que se realicen los estudios completos en el terreno, y por eso se ha fijado un plazo determinado para que éstos se concluyan.

Creo, por consiguiente, señor Presidente, que este proyec-

to, tal como se ha presentado, es perfectamente propiciable, y me parece que el Poder Ejecutivo tratará de que en su realización no vayan a intervenir nada más que factores de conveniencia para los intereses generales, y que, por tanto, no habrá el peligro de que se incurra en nada que pueda ser inconveniente o que pueda dar lugar a que se realice un negociado que contraríe las legítimas aspiraciones de los hijos de la Provincia.

No tengo nada más que decir, señor Presidente; y repito que no pensaba ampliar mis observaciones del principio, pero que, dada la impugnación del señor diputado Barros y la consideración personal que me merece, no quería dejarla pasar en silencio, sobre todo porque la estimo en lo que ella vale.

Sr. Barros — Para recordarle al señor Ministro que no ha contestado mis preguntas, es decir, ¿cuántos kilómetros se han construído de la red troncal a Meridiano V?

Sr. Ministro de Obras Públicas — No tengo la cifra exacta; creo que son 400 y tantos kilómetros.

Sr. Barros — ¿Y cuánto falta para terminar?

Sr. Ministro de Obras Públicas — Me informan de la oficina técnica, en este momento, que los kilómetros construídos son 526.

Sr. Barros — Voy a aclarar, señor Presidente, el concepto de mis observaciones, agradeciendo desde ya al señor Ministro la gentileza que ha tenido para contestarlas, como el concepto que le merecen mis impugnaciones.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Es justicia.

Sr. Barros — Muchas gracias.

Debo referirme a los gastos hechos por la contratación del primer empréstito de los 12.000.000 de pesos para construir el ferrocarril del Meridiano V. Yo me refiero a gastos de construcción y no a gastos de explotación, que es a lo que se refiere el señor Ministro; gastos que no solamente están bien hechos, sino que son indispensables: los depósitos, galpones y obras de arte para el Ferrocarril. A lo que me refiero es a los gastos que produjo la colocación del primer empréstito y la cifra de pesos 4.701.278,14 de déficit que produjo ese empréstito hasta el momento que se obtuvieron los fondos. Lo he tomado de un informe que lleva la firma del ingeniero

de Madrid, que fué presentado al Ministerio de Obras Públicas cuando se solicitó la ampliación.

Esa planilla de gastos dice lo siguiente:

Diferencia entre el valor nominal de los bonos y el tipo a que fué tomado por los banqueros (85,5 o o)	$ 2.320.000,00	o s
Gastos de publicidad en París y Londres.	» 63.106,96	»
Timbre francés e inglés.....	» 191.332,49	»
Impresión de los títulos provisorios y grabado de los definitivos.....	» 7.454,07	»
Cupones de 1910 y comisión	» 407.023,80	»
Cupón Junio de 1911	» 203.511,90	»
A pagar en 1º de Diciembre	» 269.998,92	»
Para cupón a pagar en 1º Junio de 1912.	» 337.500,00	»
	$ 4.071.278,14	o s

Total pesos 4.071.278 en gastos completamente improductivos.

Me he referido exclusivamente a este gasto para indicar desde ya al Poder Ejecutivo, que esos 17.000.000 de pesos, aun cuando el kilómetro en la red proyectada se construya a 22.000 pesos oro, es decir, con un total de 14.000.000, no alcanzarán, por cuanto los gastos, dada la forma en que viene proyectado este empréstito, van a ser los mismos que antes, con la agravante que en aquella época el empréstito se colocó por series y ahora el Poder Ejecutivo puede colocarlo desde el principio en su totalidad. Esa es la observación que he hecho y que queda en pie, después de la contestación del señor Ministro.

En cuanto a los gastos imprevistos, debo advertir a la Honorable Cámara y al señor Ministro, que la ampliación de cinco millones votada en 1912 no ha alcanzado para construir la red proyectada hasta su terminación total. En el informe del ingeniero de Madrid se indicaba como necesaria la suma de 4.000.000 de pesos para construir la línea; y según lo ha manifestado el señor Ministro, esa red no se ha construído en su totalidad.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Faltan 26 kilómetros.

Sr. Barros — Y eso que había un sobrante de más de un millón de pesos para gastos imprevistos.

Se impone, pues, la modificación de este proyecto, calcado en el anterior, a fin de hacer algo mejor y con menos gastos.

Sr. Bello — Pido la palabra.

Para adherirme a la moción del señor diputado Barros, a fin de que se postergue la discusión de este asunto, que no he tenido tiempo de estudiar detenidamente, como su importancia lo requiere, encontrándome, por consiguiente, en la misma dificultad que en la anterior sesión para intervenir en el debate.

Debo declarar que no me alarma la circunstancia de que se trate en el Congreso Nacional un proyecto de ley referente a la fusión de los ferrocarriles del Sud y del Oeste. ¿Cómo me había de alarmar si de allí no pueden surgir dificultades ni peligros para la provincia de Buenos Aires? No pueden surgir, digo, porque tal cosa no podría ocurrir sin la confabulación de las compañías de ferrocarriles y el Congreso de la Nación.

De manera que esa circunstancia estaba para mí completamente eliminada. No es posible creer en tal confabulación, aparte de que la Constitución Nacional ha acordado al Gobierno de la Nación la facultad de legislar sobre ferrocarriles, dejando a las provincias facultad de legislar también dentro de sus límites jurisdiccionales y siempre, se comprende, que no tropiece con alguna ley nacional que primaría sobre las provinciales.

He querido hacer presente esto, con el propósito de impugnar la ley, porque como la voy a impugnar sin estar suficientemente habilitado, sino para dejar constancia de las razones que tengo para no intervenir ampliamente en este asunto como hubiera sido mi deseo. He terminado.

Sr. Presidente — Como ha sido observado el artículo 1º, se va a votar.

— Se vota y es aprobado.

— Se leen y aprueban, sin observación, los siguientes:

Art. 2º El Poder Ejecutivo hará conocer del Poder Ejecutivo Nacional y del Honorable Congreso de la Nación el trazado de la red, cuya construcción se ordena por la presente, enviando al efecto copia de los planos que contengan el trazado de la red total.

Art. 3º Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para

proceder, por medio de las oficinas técnicas de su dependencia o por convenio que podrá celebrar con ingenieros de competencia reconocida, a hacer practicar los estudios de todas las líneas que forman la red total, los que deberán quedar terminados en todo el año 1914 y la construcción a los diez años de terminados los estudios.

Art. 4º Amplíase en la suma de diecisiete millones de pesos oro sellado las autorizaciones conferidas al Poder Ejecutivo por las leyes de 18 de Octubre de 1907 y 6 de Marzo de 1912, para emitir fondos públicos a un tipo de emisión no menor de noventa por ciento, neto, sin comisiones y con un interés no mayor de cinco por ciento y uno por ciento de amortización anual, acumulativa, que se destinan a la construcción hasta de seiscientos cincuenta kilómetros de vía en los ramales indicados en los incisos del artículo primero, cuya construcción se considere más urgente por el Poder Ejecutivo; a la adquisición de tren rodante necesario para el servicio de estos ramales; a la ejecución de los estudios de que habla el artículo tercero; al pago del servicio de amortización e intereses de la emisión que se ordena hasta la entrega al servicio público de estos ramales y durante los dos primeros años de la explotación de los mismos, y a los demás gastos indispensables para garantizar la buena construcción de las líneas.

Art. 5º A los efectos de la autorización conferida en el artículo tercero, relativa a estudios de la red, el Poder Ejecutivo podrá disponer de los fondos a que se refiere el artículo anterior, hasta la suma de quinientos mil pesos moneda nacional y a razón de ciento veinte pesos por kilómetro como máximum.

Art. 6º Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para contratar la construcción de los seiscientos cincuenta kilómetros de vía a que se refiere el artículo cuarto, y la provisión de material rodante correspondiente, con la empresa que, ofreciendo las suficientes garantías de seriedad, reconocida capacidad técnica y financiera, se ajuste en un todo a las disposiciones de la ley de 18 de Octubre de 1907, con las modificaciones que por esta ley se introducen, así como lo preceptuado en el artículo diez de la presente.

En caso de no ser posible la contratación de las obras en la

forma anteriormente establecida, queda facultado el Poder Ejecutivo para sacarlas a licitación pública, de acuerdo con las disposiciones de la ley de 18 de Octubre de 1907, salvo las modificaciones a la misma, y las nuevas disposiciones que por la presente se establecen.

Art. 7º A medida que se vayan terminando los estudios definitivos de los ramales indicados en los incisos del artículo primero, el Poder Ejecutivo solicitará de la Honorable Legislatura los fondos necesarios para la ejecución de las obras correspondientes y adquisición del material rodante necesario.

— Se lee:

Art. 8º Modifícanse los incisos 6º, 11, 12 y 13 del artículo segundo de la ley 18 de Octubre de 1907, en la siguiente forma:

1º El inciso 6º quedará como sigue:

«6º Los contratistas deberán expresar la cantidad de material rodante que necesiten para la construcción, el que tendrán derecho a comprar por cuenta de la misma y que les será abonado a la conclusión de los trabajos, previa estimación por árbitros y de acuerdo con su estado.

«El resto del material rodante será entregado, listo para prestar servicios, en la estación La Plata.

«Es entendido que el servicio del material para la construcción será empleado única y exclusivamente para esos fines».

2º El inciso 11 se substituirá por el siguiente:

«11. Los bonos podrán ser emitidos en su totalidad o por series por la casa emisora que, de acuerdo entre el Poder Ejecutivo y los contratistas, se elija y en las fechas que se convengan; acreditándose los fondos a favor del Gobierno y depositándolos a su orden en el Banco de la Provincia.

«Los contratistas deberán tomar al firme la emisión de bonos a un tipo no inferior al noventa por ciento neto, libre de toda clase de gastos y comisiones.

«La emisión se hará en libras esterlinas, francos o marcos, y el bono general será firmado por el representante del Gobierno en la forma adoptada para esta clase de bonos».

3º El inciso 12 queda en la forma siguiente:

«12. El Poder Ejecutivo abonará de los fondos depositados

en el Banco de la Provincia, el importe de los certificados mensuales que se entreguen por obras ejecutadas y materiales acopiados, menos el cinco por ciento de dichos certificados mensuales, que se retendrá como garantía de los trabajos ejecutados. El importe de este cinco por ciento será devuelto a los contratistas cada año».

4º En el inciso 13 se substituirán las palabras «casa depositaria» por «Banco de la Provincia».

Sr. Barros — Pido la palabra.

¿No sería conveniente modificar este artículo? Hago esta interrogación a la Honorable Cámara, porque el inciso 2º del artículo 8º, en aquella parte que modifica a su vez el inciso 11 del artículo 6º de la ley de 1907, en lo que se refiere a la emisión de bonos, dice: que pueden ser emitidos en su totalidad o por series. Creo que sería mejor emitir por series, porque si se emite la totalidad en este momento poco propicio, vamos a tener un tipo inferior; en cambio, si se autoriza al Poder Ejecutivo a emitir por series, es muy posible que consigamos colocación.

Estas son las razones que me inducen a pedir que dejemos este inciso 11 del artículo que está en discusión, en la forma que lo estaba en la ley de 1907.

Sr. Palacios — Pero se especifica que es de acuerdo con el Poder Ejecutivo.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Para hacer notar simplemente esto: que tratándose de una autorización al Poder Ejecutivo, no podría insistir ante la Honorable Cámara para que se le diera, por cuanto, como representante de él, no sería posible que yo mismo viniera a pedir que se le otorgase una facultad que es, en realidad, de confianza.

Sin embargo, debo hacer notar, porque es conveniente establecerlo, como se ha hecho, que desde luego, no habrá el peligro de caer en un tipo inferior como el que se ha aceptado para empréstitos anteriores, por ejemplo, que se contrataron y se hicieron al ochenta y tantos por ciento, es decir, descontándose las comisiones, lo que restaba una porción considerable; y esta ley, precisamente, aprovechándose de la experien-

cia, ha colocado en el artículo 4º, que ha sido aprobado ya por la Honorable Cámara, una cláusula que dice: que no se podrá contratar a un tipo mayor del cinco por ciento de interés, ni menor del noventa por ciento neto, es decir, el noventa por ciento sin comisión de ninguna clase.

Dado ese artículo que ya es ley, porque ha contado con la sanción de la Honorable Cámara, no sería posible ese peligro de un tipo inferior, porque se le ha limitado la facultad al Poder Ejecutivo en una forma que el mismo lo ha propiciado, porque lo ha creído conveniente.

En cuanto a que la emisión sea por la totalidad o por series, me parece que conviene se autorice, así, como está redactado, por cuanto el Poder Ejecutivo tiene ya ofrecimientos muy apreciables de casas que contratan en esta materia, que le ofrecen la colocación total del empréstito, y si se pudiera llegar a esta operación en buenas condiciones, no valdría la pena que el Poder Ejecutivo se resolviese a hacer la contratación de una parte. Esto no implica que la emisión se haga en total o en series, ni que el Poder Ejecutivo vaya a efectuar esta entrega inmediatamente, sino que se irán haciendo a medida que se produzcan los gastos.

El Poder Ejecutivo desea que se emita la totalidad de los títulos para irlos entregando, como he dicho, a medida que se vayan produciendo los gastos, mientras que la emisión por series impediría al Poder Ejecutivo disponer de una cantidad suficiente para la construcción de un ramal completo.

Conviene también, con las reservas que he hecho, que esa autorización vaya a nombre del Poder Ejecutivo.

Sr. Presidente—Habiendo sido observado el artículo 8º, se va a votar.

— Se vota y resulta afirmativa.

— Se leen y aprueban, sin observación, los siguientes:

Art. 10. El Poder Ejecutivo cuidará que en las estipulaciones del nuevo contrato y en lo que se refiere a precios unitarios, costo total de la obra y colocación de los títulos, se obtengan las bonificaciones posibles con relación a los contratos anteriores.

Art. 11. En los cruces con los ferrocarriles existentes se

procurará establecer estaciones de empalme con las líneas de la misma trocha de un metro de la red provincial; y estaciones comunes de intercambio, con los de distinta trocha.

Art. 12. En los proyectos definitivos para la construcción de las estaciones se cuidará con preferente atención que éstas estén dotadas del número de galpones suficientes para que, en ningún caso, los productos que esperen vagones queden a la intemperie.

En caso de tener que alquilar galpones a particulares, se hará solamente cuando la capacidad de los destinados al público en general sean suficientes para llenar la condición anterior.

Art. 13. El Poder Ejecutivo deberá proponer la forma que estime conveniente para la explotación de las líneas a construirse, de acuerdo con la presente ley.

— Se lee:

Art. 14. Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de seiscientos mil pesos moneda nacional, en la adquisición del Ferrocarril La Plata y sus concesiones al puerto y al Tandil y la sección del tranvía de la Capital.

Sr. Barros — Pido la palabra.

Para pedir que se vote este artículo, porque quiero hacer presente a la Honorable Cámara que este ferrocarril que se pretende vender al Gobierno no va a servir para el Ferrocarril a Meridiano V.

El Ferrocarril La Plata fué propuesto en venta al Gobierno hace muchos años, antes de empezarse la construcción del Ferrocarril a Meridiano V, para que por allí pudiera entrar a la ciudad; pero como el Ferrocarril a Meridiano V está dentro de la ciudad, no necesita ahora el lugar que ocupa actualmente el Ferrocarril La Plata.

Si la operación se considera conveniente, desde el punto de vista de la concesión al puerto y al Tandil y la sección del tranvía a la Capital, sería entonces necesario tasar lo que vale, porque, según informes que tengo, el ferrocarril en sí vale muy poco, y lo creo así, porque esta empresa no hace

más que ofrecerlo en venta desde hace muchos años, y ya la Cámara ha rechazado una propuesta análoga.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

A pesar de lo avanzado de la hora, voy a tener necesidad de decir algunas palabras sobre este artículo, porque me parece conveniente que se discutan los motivos de conveniencia o inconveniencia que haya para incluirlos en la ley. Este artículo no estaba en el mensaje del Poder Ejecutivo ni en el despacho de la Comisión del Senado cuando se votó el despacho en general; se introdujo al tratarse en particular, y a pesar de una breve discusión que se originó en el seno de la Honorable Cámara, fué aprobado e incluído en este proyecto.

El Poder Ejecutivo lo había propiciado y el ex Gobernador señor Ortiz de Rozas había conversado con su Ministro de Obras Públicas sobre la conveniencia de adquirir para la Provincia este Ferrocarril La Plata.

Las razones que se habían tenido en cuenta y que someto a la consideración de la Honorable Cámara, eran las que voy a enumerar.

En primer término, que era posible con la adquisición de este ferrocarril establecer una línea de cintura en la ciudad de La Plata, sirviendo a una zona urbana muy poblada; y, en segundo lugar, que la salida que tiene este ferrocarril, mejor dicho entrada a la ciudad de La Plata, pueden ser aprovechadas con ventajas por el ramal a Avellaneda. En tercer lugar, porque este ferrocarril abarca una zona muy importante, sobre todo para los vecinos de la ciudad de La Plata, pues por esta línea se introducen los elementos principales de alimentación, como ser: la fruta, verdura, etc., y como La Plata no tiene caminos de acceso, este ferrocarril, en realidad, viene a ser el verdadero camino a la ciudad. Los que hayan recorrido...

Sr. Barros — No lo volveré a recorrer...

Sr. Ministro de Obras Públicas — Los que hayan recorrido esa línea habrán podido convencerse del transporte que verifica este ferrocarril de las materias a que antes me he referido y que, careciendo La Plata de caminos, se hace conveniente la adquisición de esta línea.

Las empresas en estos momentos están en una situación cercana a la quiebra, no porque no dé interés la línea — pues da próximamente el 6 por ciento — sino porque carece del capital necesario para hacer frente a sus deudas, y es claro que se le plantee la necesidad de la negociación.

Ahora, en la tasación que se hizo por el ingeniero don Julián Romero, actualmente asesor técnico del Ministerio de Obras Públicas, se apreció el importe de este ferrocarril y de sus instalaciones en una suma de cerca de un millón de pesos, sin contarse en eso la indemnización.

Uniendo a esa suma la indemnización, alcanzaría el total a un millón doscientos mil pesos.

En el proyecto se autoriza al Poder Ejecutivo a adquirirlo en menos de seiscientos mil pesos, lo que significa que se habrá realizado un adelanto sobre el proyecto anterior, que tiende a la adquisición de este ferrocarril por el Poder Ejecutivo en una cantidad precisamente el doble de la que ahora se proyecta como máximum.

También debe tenerse en cuenta que este ferrocarril tiene una gran extensión de tierras en propiedad, que es lo que se llama la Plaza de Armas, en las proximidades de la ciudad de La Plata y que sería conveniente para el Gobierno de la Provincia obtenerlas, por cuanto lo que es hoy, una plaza pública en realidad no debe pasar a poder de particulares, como sucedería en caso de enajenación.

Por esta razón es que entiende el Poder Ejecutivo que conviene incluir el artículo en la ley del ferrocarril de Meridiano V y autorizar su adquisición, reservándose, como es natural, el derecho de obtener en el menor precio posible y dentro de la suma que la ley fije, estableciendo un máximum y no un mínimum.

Estas son las razones que determinan la conveniencia de la adquisición de la línea.

Sr. Rodríguez — Pido la palabra.

Me voy a oponer, señor Presidente, a la sanción del artículo 14 de la ley que se discute.

Los argumentos dados por el señor Ministro para sostener el artículo, pueden servir para un nuevo proyecto de ley que el Poder Ejecutivo remitiría sobre adquisición, por esta suma o por cualquier otra, de este ferrocarril.

Este asunto se ha debatido en esta Cámara y tiene recuerdos un poco desagradables.

Queriendo sancionar un artículo como el que estamos tratando, podemos dar lugar a una discusión algo violenta, y es por eso que pido a la Cámara me acompañe con su voto para suprimirlo, a fin de que esta ley salga en las mejores condiciones, sin tener un punto vulnerable, como creo que lo tendría si la Honorable Cámara sancionara la ley tal como viene.

El legislador que propuso la inclusión de este artículo en la ley, podría presentar un proyecto aparte, que se discutiría con amplitud, dándose verdadera cuenta de la necesidad que puede existir para que el Gobierno adquiera este ferrocarril.

Yo creo, señor Presidente, aunque no conozco las opiniones vertidas sobre este asunto, que la Cámara se encuentra en verdadera situación para suprimirlo y dejar la ley tal cual se ha sancionado, y si el Poder Ejecutivo lo reputa necesario, envíe un mensaje en que, como he dicho antes, propicie una nueva ley para adquirir este ferrocarril.

Omito muchísimos argumentos que podrían aducirse en este sentido, pero no voy a entrar al fondo del asunto sino a pedir que se rechace ese artículo en las condiciones en que está.

Sr. Bello — Creo que sería bueno agregar a lo que acaba de manifestar el señor diputado Rodríguez, que quizá está en error el Poder Ejecutivo, en cuanto cree que esa línea sea de acceso a La Plata. Se nos acaba de manifestar que es un ferrocarril de cintura, de manera que no dará el resultado que se espera, es decir, que va a resultar una línea incapaz de servir de acceso a La Plata.

Sr. Presidente — Tiene la palabra el señor diputado Palacios.

Sr. Palacios — Yo, señor Presidente, me voy a adherir a la moción formulada por el señor diputado Rodríguez, pidiendo la supresión de este artículo.

Por declaraciones del señor Ministro, sabe la Honorable Cámara que en el proyecto primitivo enviado por el Poder Ejecutivo no figuraba este artículo; que la Comisión del Senado no lo propició, y que sólo se incluyó a indicación de alguno de los senadores.

No dejo de comprender que más tarde se trate de adquirir

esta línea, no por lo que valga, porque bien saben los señores diputados que nada vale; pues, se trata de trastos viejos, de máquinas inservibles, de vías imposibles y de enseres en estado lamentable; pero si el Gobierno lo cree necesario, podría, como muy bien lo ha dicho el señor diputado Rodríguez, enviar un mensaje con un proyecto para adquirir la llave de esta empresa, que es lo único que se podría pagar.

En ese sentido, me adhiero a la moción del señor diputado Rodríguez.

Sr. Barros — Pido la palabra para traer un recuerdo a la Cámara. Cuando este proyecto de venta del Ferrocarril La Plata se discutió en este recinto, recuerdo que estudié los antecedentes y me encontré con el informe de un ingeniero que creo era el señor Seguí, que decía, en definitiva, lo siguiente: la venta del Ferrocarril La Plata es un gran negocio a cualquier precio que se haga... para el que lo vende, no para el que lo compra. *(Risas).*

Nada más.

Sr. Márquez (A. J.) — Pido la palabra.

Sr. Presidente — Tiene la palabra el señor diputado Márquez.

Sr. Márquez (A. J.) — El señor Ministro de Obras Públicas ha dicho a la Honorable Cámara que el Poder Ejecutivo propicia la idea de la compra de este ferrocarril, porque se encuentra vinculado a la obra o desenvolvimiento del ferrocarril al Meridiano V.

No es posible dudar de que el Poder Ejecutivo ha tenido a la vista todos los antecedentes necesarios para llegar a ese conocimiento.

Nos ha dado también el señor Ministro todos los antecedentes necesarios para llegar a ese convencimiento.

Nos ha dicho también el señor Ministro, y es una gran verdad, que ese es el único camino de acceso a La Plata de la región agrícola que provee de alimentos a esta ciudad. Y aun cuando la vía, como decía el señor diputado Palacios, no valga casi; aun cuando el tren rodante valga muy poco, sin embargo, La Plata no tiene otra vía por donde conducir sus elementos de alimentación; y, por lo tanto, debe sostenerse.

Si es tal su estado de pobreza, debemos mejorar la situación de alguna manera; si la empresa se encuentra con difi-

cultades, es posible que sus servicios vayan decayendo en importancia, y esa es una de las razones, tal vez la más poderosa por la que debe adquirirlas el Gobierno, que tiene los medios para mejorar el servicio, el tren rodante y la vía. Pero de que la vía no sea conveniente, de que el tren rodante sea malo, no se desprende que el Gobierno no deba adquirirla para mejorarla y para que la ciudad de La Plata se encuentre alimentada como lo necesita, y no en las condiciones precarias en que se encontraría si el Gobierno no adquiriera este ferrocarril.

Vinculándose este ferrocarril a la red de ramales que se proyecta construir ampliando el del Meridiano V, encuentro conveniente incluirlo en este proyecto de ley, y creo que la Honorable Cámara debe sancionar este artículo. Y mucho más lo creo cuando en este momento me informan (no conocía el texto del artículo) que él es solamente facultativo. Si el Poder Ejecutivo lo considera realmente conveniente y útil, sino necesario como yo lo creo, le dará ejecución.

Es cuanto tengo que decir para pedir a la Honorable Cámara que vote este artículo.

Sr. Vatteone — Pido la palabra.

Para decir solamente dos, en favor de la conservación del artículo de referencia, de acuerdo con el proyecto y las opiopiniones emitidas por el señor Ministro.

Tengo entendido, señor Presidente, que la línea que se trata de adquirir por el artículo en discusión, es más que una línea de cintura como ha dicho el señor Ministro de Obras Públicas, una línea de verdadero acceso a La Plata, y digo de acceso a La Plata, porque los datos que tengo respecto de esta línea, son de que ella sirve para transportar gran parte de los productos de las chacras y granjas que circundan la ciudad, así como la carne que diariamente suministran los mataderos públicos, llamados de Abasto, de la ciudad de La Plata.

Alrededor de esta línea que, tengo entendido, tiene 10 o 12 años de existencia, se han fundado núcleos importantes de población, y al calor de la misma se ha desarrollado un factor importante del comercio en los suburbios de la ciudad de La Plata. Si la línea no se adquiriera por la Provincia, es fácil, de acuerdo con los datos que me ha suministrado el se-

ñor Ministro de Obras Públicas, que en un breve plazo pudiera ser suprimida a adquirida por cualquier otra empresa que en este caso podría ser la del Ferrocarril del Sud, por un precio ínfimo, creando no sólo dificultades para las líneas del Estado y exponiéndonos también a que se eleven las tarifas para el transporte de mercaderías.

Me induce a dar mi voto en la forma que lo hago, la disposición misma del artículo. Es una autorización facultativa al Poder Ejecutivo. Las observaciones que ha hecho el señor diputado Barros al respecto, desaparecen por los mismos términos del artículo, pues por él se faculta al Poder Ejecutivo para emplear hasta 600.000 pesos en la adquisición de estas líneas.

Quiere decir que la Legislatura da la autorización necesaria al Poder Ejecutivo para que él, dentro del criterio más justo, razonable y prudente, pueda, de acuerdo con las verdaderas conveniencias generales del Estado, hacer esta adquisición teniendo en cuenta los estudios respectivos de las oficinas técnicas y los peritajes que al efecto se hagan.

Estas razones han de pesar en el criterio y en el ánimo de los señores diputados para que, coadyuvando al proyecto en discusión, le presten su aprobación incorporándolo a la ley general.

Sr. Bello—Volveré a recordar lo que se ha dicho por algún señor diputado, creo que por el señor Palacios, que si en algún momento se demostrara la conveniencia de que el Estado se adueñara de ese ferrocarril, se presente un proyecto de ley, el que no encontrará obstáculos en esta Honorable Cámara. Pero, por ahora, no solamente no es conveniente, sino hasta poco práctico introducir un artículo especial que nada tiene que ver con el proyecto de ley del Ferrocarril al Meridiano V, y también porque hay razones especialísimas, que yo no conocía y han sido aducidas por el señor diputado Rodríguez.

Creo que es conveniente que no se introduzca este artículo en la ley y se deje para más adelante. Si las razones aducidas por el señor diputado Vatteone subsistieran, sería materia de presentarse un proyecto de ley para no dejar abandonada a esa empresa a sus propias fuerzas.

Yo me opongo decididamente a que se sancione este artículo de la ley.

Sr. Presidente — Se va a votar el artículo 14.

Sr. Secretario Lacoste — Afirmativa de 22 votos.

Sr. Rodríguez — Pido que se rectifique la votación.

Sr. Presidente — Sírvanse marcar la votación los señores diputados.

— Se rectifica la votación, y resulta afirmativa de veintitrés votos.

Sr. Rodríguez — Lo lamento por la Honorable Cámara.

— Se lee:

Art. 15. Los fondos necesarios para la adquisición indicada en el artículo anterior, se tomarán de lo que produzca el empréstito que se autoriza por el artículo 4º de esta ley.

— Aprobado.

Sr. Secretario Brizuela — El artículo 16 es de forma.

Sr. Presidente — Es ley. Se comunicará al Poder Ejecutivo y al Honorable Senado.

Invito a la Honorable Cámara a pasar a cuarto intermedio.

MODIFICACIÓN DE TARIFAS A LOS FERROCARRILES

La Plata, Agosto 9 de 1913.

Por lo que resulta de las presentes actuaciones, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º Las empresas de los ferrocarriles someterán a la aprobación del Superior Gobierno las tarifas especiales y modificaciones de las existentes, como precios, aforos, etc., en formularios provisionales, escritos a máquina o manuscritos, con treinta días de anticipación, por lo menos, a la fecha en que deseen ponerlos en vigor.

2º Aprobada por el Superior Gobierno una tarifa, recién podrá ser impresa y distribuída, llevando una anotación visible que diga: « Aprobada por resolución del Superior Gobierno de

la provincia de Buenos Aires, en... del mes de... del año... y a regir desde el día... del año... hasta nuevo aviso».

3º Todos los horarios o cualquier modificación en ellos, serán sometidos a la aprobación del Superior Gobierno, de acuerdo con lo que establece la ley.

Hágase saber a quienes corresponda y pase el presente a la Dirección de Ferrocarriles, para su conocimiento y demás efectos.

ORTIZ DE ROZAS.

RODOLFO MORENO (HIJO).

Promulgada la ley a que se refieren los debates antes transcriptos, las empresas de los ferrocarriles Sud y Oeste se presentaron al Honorable Congreso Nacional, manifestando que desistían la fusión proyectada. En la nota se expresaron motivos diversos y entre ellos se aludió a la proyectada red de la provincia de Buenos Aires. Días después en telegramas de Londres y a raíz de la interpelación hecha a los señores Ministros de Hacienda y Obras Públicas de la Nación, se afirmó que los motivos del desistimiento no eran los que se pusieron de manifiesto en tal interpelación, sino los derivados del peligro que representaba para las empresas el proyecto del Gobierno de Buenos Aires. Y ese motivo ha sido desenvuelto días más tarde en el memorial publicado por un ex funcionario.

Requieren esas afirmaciones una explicación más para poner de manifiesto el pensamiento que tuvo el Gobierno de la Provincia.

El señor Ortiz de Rozas se encontró al asumir el Poder Ejecutivo con que se tramitaba en el Congreso de la Nación una ley que sería perjudicial para la Provincia en caso de sancionarse. Es sabido que si bien a los Estados federales se les ha quitado de he-

cho la jurisdicción sobre la casi totalidad de los ferrocarriles, el Congreso y la Suprema Corte de la Nación, han tratado de fijar los límites entre las facultades nacionales y provinciales en materia de concesiones. El derecho para otorgarlas no podrá negarse a las provincias, dado lo claro de los preceptos constitucionales; y como se entendió que el Congreso también podía acordarlas aun cuando se tratase de ramales dentro de una provincia sola, era indispensable, para evitar conflictos, delimitar los derechos respectivos.

El punto se ha resuelto declarándose que el derecho es completo para una y otra autoridad y que tienen el mismo valor las concesiones nacionales y las provinciales. En caso de un conflicto, tiene preferencia la concesión que se obtuvo primero; es decir, que triunfa la prioridad.

Al propio tiempo la tendencia centralista y excesivamente protectora de las empresas de ferrocarriles particulares que se ha diseñado en el orden nacional, ha insinuado la necesidad de fijar a los ferrocarriles un radio de protección, lo que ha sido llamado para evitar un calificativo de monopolio: «zona de influencia».

La Provincia debía considerar entonces esta doble situación frente a su carácter de dueña y empresaria de ferrocarriles. Es sabido, que bajo el Gobierno del doctor Marcelino Ugarte, y con el propósito de volver sobre el error que significó el desprendimiento por el Estado de sus ferrocarriles, se inició una obra de reconstrucción. Y esa obra se concretó con el proyecto, hoy en marcha, del ferrocarril a Meridiano V.

¿Cuál era la situación del Estado de Buenos Aires, frente al proyecto de fusión, amparado por la doc-

trina de la prioridad y por el privilegio de la zona de influencia? La respuesta es sencilla si se concuerdan los antecedentes, y si se tiene en cuenta lo que se pretendía.

Las empresas del Sud y del Oeste que comprenden con sus líneas la casi totalidad de la provincia de Buenos Aires, obtendrían al realizarse la fusión el derecho de construir mil quinientos kilómetros de vías. Ese derecho se señalaba en la ley como una obligación que compensaba las ventajas de la fusión misma, pero era en realidad una concesión o más bien una ampliación de derechos.

Esos mil quinientos kilómetros que no se determinaban en el proyecto y cuyo trazado se fijaría después, establecían a favor de los ferrocarriles fusionados la seguridad de una ampliación de líneas amparadas por la prioridad en la concesión. Los ferrocarriles del Sud y Oeste adquirirían así el dominio de los transportes ferroviarios en la Provincia, pues ninguna otra empresa podría construir vías siguiendo esos trazados que ellos habrían obtenido primero, ni líneas nuevas dentro de la zona de influencia de los mismos.

Las empresas habrían logrado realizar un «trust» y obtener un verdadero monopolio dentro del territorio de Buenos Aires.

La Provincia, en cambio, no podría ampliar sus líneas porque habrían sido tomadas con anterioridad las ampliaciones posibles y esto produciría como consecuencia la ruina del Ferrocarril de Estado, llamado en el porvenir a regularizar tarifas y a quebrar monopolios.

En esta situación el Gobernador Ortiz de Rozas, con la clara visión del porvenir y con el propósito de impedir el fracaso de la reivindicación ferroviaria,

que iniciara su antecesor el doctor Ugarte, afrontó la situación y decidió propiciar desde ya el plan ferroviario completo a desenvolverse por la Provincia. Para llevarlo a cabo se trazó ese plan y se requirió de la Honorable Legislatura la sanción del mismo, lo que equivalía a obtener la concesión con prioridad, antes que otra empresa, y por consiguiente en forma inatacable. Y para salvar cualesquiera resistencia, las líneas se trazaron respetando las zonas de influencia, o sea el radio que el Gobierno de la Nación parecía propiciar. Esto se hizo, no porque se compartiera la tesis, sino para colocar a la Provincia en un reducto inexpugnable.

De acuerdo con estas ideas se requirió y obtuvo la sanción de la ley, aprovechándose para llevarla a cabo los trabajos pacientes y continuados del señor ingeniero Enrique de Madrid y del señor senador ingeniero Andrés T. Villanueva, presidente de la comisión de Obras Públicas del Honorable Senado.

La Provincia, en virtud de esa ley, salvó su derecho, aseguró su expansión futura y garantió los beneficios del Ferrocarril de Estado, respetando las doctrinas nacionales de la prioridad y de la zona de influencia.

Es posible que en la actualidad, contando como cuenta Buenos Aires con una red reducida, no se sientan esos beneficios; pero es seguro que más adelante se aplaudirá la previsión que tuvo el Gobernador Ortiz de Rozas al quebrar un monopolio y poner en manos de la Provincia el medio de regularizar tarifas y asegurar los beneficios de la producción con el transporte barato.

Los ferrocarriles particulares no han podido sentirse afectados por estos propósitos en cuanto se re-

fiere a la seguridad de sus capitales. Todo lo que ha hecho el Gobierno de Buenos Aires es impedir la absorción y el «trust»; pero no ha dañado ni perjudicará en forma alguna lo que tienen invertido.

Basta observar que la ley provincial respeta el radio y que no penetra en las zonas de influencia de los otros ferrocarriles. ¿Dónde está, entonces, el perjuicio? ¿Dónde la competencia ruinosa del Estado al particular?

La Provincia no dedica sus rentas a perseguir capitales extranjeros a los que considera siempre bienvenidos. Ha tratado tan solo que ciertos capitales extranjeros no pudieran tener un privilegio excesivo sobre los otros. Ha nivelado con su acción y ha quebrado el privilegio inconveniente ahora, ruinoso para el porvenir.

La mejor prueba de que el Estado propicia la colocación de capitales, es que piensa verificar las ampliaciones de sus líneas contratando empréstitos en el extranjero. Todo lo que hay a este respecto, es que el Gobierno del señor Ortiz de Rozas comprendió, como se hizo notar en los debates, que era más favorable para la economía del país, servir títulos de empréstito rescatables en el tiempo, que acciones de empresas particulares cuyo capital se mantiene indefinidamente. Entre las dos formas de colocación del capital extraño, el Gobierno de Buenos Aires prefería la más favorable para la Provincia como Estado y para los habitantes pobladores de la misma.

CONGRESO AGROPECUARIO

CONGRESO AGROPECUARIO

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo a invertir la suma de ($ 25.000 m/n) veinticinco mil pesos moneda nacional, para el cumplimiento de la ley de 11 de Octubre de 1912, que manda organizar y celebrar en La Plata un congreso interprovincial agropecuario.

Art. 2º Atento la urgencia del gasto que se autoriza por la presente, éste se pagará de rentas generales, con imputación a la misma.

Art. 3º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones de la Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en La Plata, a seis de Agosto de mil novecientos trece.

LUIS GARCÍA.
M. L. del Carril,
Secretario del Senado.

RODOLFO P. SARRAT.
Carlos Brizuela,
Secretario de la C. de DD.

La Plata, Agosto 11 de 1913.

Cúmplase, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

REGLAMENTANDO LA LEY DE 11 DE OCTUBRE DE 1912 SOBRE CONGRESO INTERPROVINCIAL AGROPECUARIO

La Plata, Agosto 14 de 1913.

CONSIDERANDO:

Que la realización de un congreso agropecuario, aparte de haberse acordado por ley de 11 de Octubre de 1912, está insistentemente reclamada, para buscar en él soluciones precisas a distintos problemas íntimamente vinculados con la economía

nacional, y ellas orientar aún más a los poderes públicos, llamados por la Constitución y las leyes respectivas a interpretarlas mejor y traducirlas a la práctica, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º El congreso interprovincial agropecuario, instituído por ley de 11 de Octubre de 1912, iniciará sus sesiones el lunes 20 de Octubre próximo, teniendo por asiento a la ciudad de La Plata y por sede de sus deliberaciones el salón de actos públicos del Colegio Nacional, cedido al efecto.

Las sesiones del presente congreso serán públicas, y no podrán durar más de quince días, desde la fecha de su inauguración, correspondiendo al Poder Ejecutivo, a su vencimiento, decretar su clausura.

Art. 2º Componen el congreso interprovincial agropecuario:

a) El señor Ministro de Agricultura, Comercio e Industrias de la Nación, como Presidente titular.

b) Los ministros del Poder Ejecutivo de la Provincia.

c) Los delegados, representantes de la provincia de Buenos Aires, nombrados por el Poder Ejecutivo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3º de la ley, en número equivalente a la sexta parte de su representación electiva ante la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

d) Los delegados, representantes de las demás provincias adheridas al presente congreso, en número equivalente a la representación determinada en el inciso anterior, la que no podrá ser, en ningún caso, menor de dos delegados por provincia.

e) Los delegados, representantes de los territorios nacionales, Sociedad Rural Argentina, Jockey Club de Buenos Aires, Liga Agraria, Jockey Club de la Provincia y Sociedad Rural Santafecina, y demás sociedades rurales reconocidas por los gobiernos de sus respectivas provincias, en número de dos representantes por cada gobierno o institución adheridos.

f) Los secretarios y prosecretarios, que actuarán sin voz ni voto en las deliberaciones del presente congreso, y cuyo nombramiento compete al Poder Ejecutivo, como organizador del mismo.

Art. 3º A los efectos de los incisos *d)* y *e)* del artículo anterior, los gobiernos de provincia y territorios nacionales, y presidentes de las asociaciones comprendidas que se adhieran al presente congreso correspondiendo a la invitación que se les haga, se servirán remitir al Ministerio de Obras Públicas, antes del 1º de Octubre próximo, la nómina legalizada de los delegados respectivos, como asimismo las instrucciones o temas de carácter imperativo que hubiesen juzgado oportuno señalar a sus representantes, teniendo en cuenta las necesidades, conveniencias o aspiraciones de cada región, acompañando copia del decreto correspondiente, si lo hubiere.

Los delegados tendrán, además de los temas expresados en los incisos *a)* al *n)* inclusive del artículo 1º de la ley, amplia libertad para la presentación de sus proposiciones o iniciativas, aun además de aquellas de mandato imperativo. En este caso, sujetarán sus funciones a la consideración determinada en el inciso *ñ)* del mismo artículo de la ley, la que no podrá ser modificada ni puesta en discusión en las deliberaciones del congreso.

Art. 4º Reunidos los poderes o presentadas las credenciales en número suficiente de la mitad más uno del total de miembros que componen el presente congreso, el Ministerio de Obras Públicas invitará a los delegados a reuniones preparatorias, a objeto de designar a simple pluralidad de votos las autoridades de la mesa.

Designado Presidente titular, por mandato de la ley, el señor Ministro de Agricultura, Comercio e Industrias de la Nación, se designarán tres Vicepresidentes primero, segundo y tercero, que reemplazan a aquél por su orden.

Art. 5º Constituída la mesa del presente congreso, éste lo comunicará al Poder Ejecutivo, a objeto de que se fije el día y hora para la sesión inaugural, en que tomará posesión de su cargo el Presidente titular, incorporándose al mismo los ministros del Poder Ejecutivo de la Provincia, e iniciando, acto continuo, sus funciones el congreso.

Art. 6º Compete al congreso interprovincial agropecuario, dictaminar especialmente en los asuntos que se presenten a su consideración, sobre las siguientes cuestiones:

a) Fomento y explotación de las industrias agropecuarias, en sus sistemas generales o parciales.

b) En su desenvolvimiento y propósitos.
c) Medios de explotación.
d) Procreo, aumento o diminución de productos.
e) Formas de cultivo.
f) Comercio interior y externo.
g) Profilaxis de la tuberculosis animal, higiene y policia sanitaria.
h) Población o emigración.
i) Vías de comunicación.
j) Canalización e irrigación.
k) Protección oficial por subsidios o primas a la producción exclusivamente originaria.
l) Colonización directa por el Estado.
ll) Leyes impositivas y exoneración de impuestos.
m) Extirpación de los latifundios.
n) Estudiar y proyectar una legislación que uniforme en todo el país las marcas y señales del ganado.
ñ) Y toda otra proposición relacionada con los fines del presente Congreso, que, teniendo la aceptación previa de la mesa, sea sometida por ésta a la deliberación y resolución del Congreso.

Art. 7º El Congreso Interprovincial Agropecuario delibera y resuelve únicamente por medio de sanciones de sus miembros componentes, por simple mayoría de votos, dando a todas ellas el carácter de proyectos de declaraciones o de resoluciones, quedando excluída en absoluto toda cuestión de orden político.

Art. 8º En aquello que no se oponga al presente decreto, este Congreso se regirá por el reglamento de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Art. 9º Tendrá el Congreso Interprovincial Agropecuario nueve comisiones internas, compuesta cada una por tres miembros designados por el presidente. Las Comisiones asesorarán en los asuntos pasados a su estudio, y éstas se denominarán:

De Negocios Constitucionales, de Transportes, de Higiene y Policía Sanitaria, de Colonización y Fomento, de Legislación, de Comercio e Industrias, de Impuestos y Economía Rural, de Agricultura y de Ganadería y Zootecnia.

Corresponde a la Comisión de Negocios Constitucionales su intervención en los asuntos sobre interpretación de leyes y disposiciones legales, sean o no comunes a dos o más gobiernos, sobre procreo, aumento o diminución de ganado, legislación uniforme de marcas y señales.

A la Comisión de Transportes corresponde los asuntos relacionados con vías de comunicación, movilidad, vialidad, tarifas, cargas y servicios auxiliares, carros de transporte, vagones especiales para productos, embalaje o acondicionamiento de los mismos, transporte de substancias alimenticias.

La Comisión de Higiene y Policía Sanitaria intervendrá en los asuntos sobre inspecciones veterinarias y aplicación de las legislaciones sanitarias, reformas a las mismas, establecimiento de lazaretos, mataderos públicos, higiene alimenticia, profilaxis de la tuberculosis animal, higienización de la leche y sus derivados.

La Comisión de Colonización y Fomento informará en los asuntos sobre fomento, radicación y explotación de industrias agrarias, radicación de colonos, población e inmigración trabajadora, canalización, regadíos y desagües, leyes de aguas, adjudicación de tierra fiscal, colonización ganadera, extirpación de latifundios.

La Comisión de Legislación intervendrá en los proyectos o asuntos sobre protección oficial, por primas, á la producción y exportación, legislación de guías, régimen de cercados, sociedades cooperativas, mutualismo y distintos sistemas económicos de explotación agrícola, enseñanza agrícola.

La Comisión de Comercio informará en los asuntos sobre Bancos, en sus relaciones con las industrias agrarias, warrants agrícolas, cultivo y explotación del azúcar, vinicultura y viticultura, exportación de productos derivados de la ganadería.

A la Comisión de Impuestos y Economía Rural le corresponden los asuntos sobre regímenes impositivos, exoneración de impuestos, fomento de la industria lechera, censos industriales.

Corresponde a la Comisión de Agricultura los asuntos relacionados con las explotaciones agrícolas, formación de viveros, calidad de cultivos, arrendamientos, conservación de bosques, especies exóticas para labores agrícolas, envases de cereales,

chacras experimentales, defensa agrícola, cultivo de algodón, industrias textiles, colonización agrícola.

La Comisión de Ganadería y Zootecnia informará en los asuntos sobre marcas y señales, instalación de aguadas, formación de haras y establos rurales, sobre remonta del ejército, caballos de guerra, costo de producción de la carne, lana y leche, conservación de la riqueza ganadera, mejoramiento de las razas bovina, caballar, porcina, etc., mejoramiento del ganado en las provincias del norte y litoral, campos experimentales, escuela - estancia.

Cualquier dificultad que se suscite sobre el destino de un asunto, será resuelto por la presidencia.

Art. 10. Las proposiciones o iniciativas se fundarán por escrito. Sin perjuicio de esta disposición, la presidencia únicamente podrá invitar a alguno de los miembros del presente Congreso para hacer uso de la palabra, siempre que se trate de asuntos presentados al mismo.

Las deliberaciones o proyectos que se resuelvan considerar, se discutirán en cuanto sea posible con la mayor brevedad.

Art. 11. La Secretaría del Congreso Interprovincial Agropecuario llevará un libro de sanciones, cuya publicación, al término del mismo, ordenará el Poder Ejecutivo, reuniendo en ella los antecedentes ilustrativos que sean del caso y su documentación, a fin de disponer con posterioridad la publicación de ese trabajo.

Art. 12. Las oficinas dependientes del Poder Ejecutivo facilitarán por todos los medios a su alcance, las tareas del presente Congreso, prestándole el concurso de sus informaciones y evacuando los informes pedidos, dentro de las veinticuatro horas inmediatas.

Art. 13. Por el Taller de Impresiones Oficiales se dispondrá lo necesario para efectuar un folleto con mil copias del presente decreto.

Art. 14. Los gastos que demande el cumplimiento de este decreto, así como el del personal que sea necesario, se pagará con imputación a la Ley de 11 de Agosto del corriente año.

Art. 15. Comuníquese, publíquese y dése al Registro y Boletín Oficial.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 19 de 1913.

De acuerdo con lo que determina el inciso *f)* del artículo 2º del decreto de fecha 14 del corriente, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Nómbrase secretarios del Congreso Interprovincial Agropecuario, a los señores Julio A. Quesada y Jorge E. Boch.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

VARIAS

RAMBLA DE NECOCHEA

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para ampliar hasta la suma de cuatrocientos setenta y un mil cuatrocientos cuarenta pesos con setenta y cinco centavos moneda nacional, el gasto acordado por el artículo 3º de la Ley de 2 de Junio de 1910 y Ley de 11 de Enero de 1912, para la construcción de una rambla y obras necesarias en la playa de la ciudad de Necochea.

Art. 2º El Poder Ejecutivo tomará de Rentas generales la suma de setenta y un mil cuatrocientos cuarenta pesos con setenta y cinco centavos moneda nacional, en que se amplían las cantidades acordadas por las leyes citadas en el artículo 1º, con imputación a la presente, declarándose de urgencia la erogación.

Art. 3º Inmediatamente de promulgada esta ley, el Poder Ejecutivo mandará vender el sobrante de las tierras públicas del dominio privado, que pertenezcan a la Provincia, en el ejido de Necochea, para resarcirse del gasto autorizado por el artículo 2º.

Art. 4º Si el producto de la venta de las tierras, a que se refiere el artículo anterior, excediera de la suma de que habla el artículo 2º, el Poder Ejecutivo destinará el cincuenta por ciento del sobrante a la ampliación de las obras de la misma rambla, y el resto se entregará a la Municipalidad de Necochea, para obras públicas en la misma ciudad.

Art. 5º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, a los ocho días del mes de Julio de mil novecientos trece.

DALMIRO SÁENZ.
M. L. del Carril,
Secretario del Senado.

JOSÉ ARCE.
Carlos Brizuela,
Secretario de la C. de DD.

La Plata, Julio 15 de 1913.

Cúmplase, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 5 de 1913.

Visto la nota de la sociedad anónima Fomento de Necochea, en la que manifiesta que, habiendo sido promulgada, con fecha 15 de Julio último, la ley por la que se amplía en la cantidad de ($ 71.440.75 m/n) setenta y un mil cuatrocientos cuarenta pesos con setenta y cinco centavos moneda nacional, la suma anteriormente votada por la Honorable Legislatura con destino a la construcción de la Rambla de Necochea, procede se le releve del compromiso contraído con el Gobierno, para cubrir el déficit de la propuesta más ventajosa presentada para la construcción susodicha, a fin de destinar esa cantidad a otras obras de progreso que tiene proyectadas en beneficio de la ciudad, y —

CONSIDERANDO:

Què la ley de 15 de Julio de 1913, por su artículo 2°, suministra los fondos necesarios para la realización de la obra, en razón de lo cual ya no es indispensable la contribución de la sociedad anónima Fomento de Necochea, aceptada con fecha Abril 26 del año corriente;

Que por este motivo no existen inconvenientes que se opongan a que se acceda al pedido formulado, de que se hace mérito en el exordio de la presente.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1° Dejar sin efecto la resolución de fecha 26 de Abril último, en la parte que se refiere a la aceptación de la suma ofrecida por la sociedad anónima Fomento de Necochea, para el pago del último certificado de las obras que asciende a la cantidad

de ($ 71.440,75 m/n) setenta y un mil cuatrocientos cuarenta pesos con setenta y cinco centavos moneda nacional.

2º Dejar sin efecto, igualmente, la intervención de la comisión de la sociedad mencionada en la construcción de la Rambla.

3º Diríjase nota al Ministerio de Hacienda, para que dé cumplimiento a lo establecido en el artículo 3º de la ley 15 de Julio último, a cuyo efecto se le remitirá copia de la misma.

4º Comuníquese.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 12 de 1913.

Visto el escrito presentado por los señores Philipp, Holzmann y Compañía Limitada, concesionarios de las obras de la Rambla de Necochea, en que manifiestan que, con fecha 5 de Junio último, se han constituído en sociedad anónima, denominada «Compañía General de Obras Públicas», cuyos estatutos fueron aprobados por el Superior Gobierno de la Nación, por decreto fecha 12 del mismo mes, los que se han publicado en «La Gaceta de Buenos Aires», como lo comprueban con el ejemplar de dicho diario, que acompañan.

Que en tal virtud y como adjudicatarios de la propuesta para la construcción de la referida Rambla, solicitan que el contrato a celebrar para esa construcción, lo sea a nombre de la nueva sociedad.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Pasar el presente expediente a la Escribanía Mayor de Gobierno, para que extienda la escritura de contrato, para la construcción de la Rambla de Necochea, a favor de la sociedad anónima denominada «Compañía de Obras Públicas».

Comuníquese a la Dirección de Arquitectura.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

CANAL DEL NORTE

La Plata, Agosto 4 de 1913.

Visto el informe de la Dirección de Hidráulica y atento lo manifestado por el ingeniero consultor, y —

CONSIDERANDO:

1º Que el aumento de las aguas de los embalses de alimentación del canal del Norte, ha hecho que parte de éstas se derramen sobre los partidos de Junín, General Viamonte y Bragado, originando perjuicios;

2º Que es urgente reparar este estado de cosas, por cuanto pudieran sobrevenir nuevas crecientes, y los desbordes perjudicar propiedades de los mencionados partidos;

3º Que estando en estudio el problema relativo a la eficacia del canal del Norte, como canal de navegación interior, punto de interés primordial, porque se han hecho erogaciones importantes, que imponen establecer si la obra debe ser concluída o abandonada, expresando motivos; es también urgente impedir el desagotamiento de los depósitos de alimentación, hasta tanto la faz técnica se defina;

4º Que la Ley del canal del Norte, de fecha 5 de Abril de 1907, se encuentra agotada, y siendo de suma urgencia afrontar la ejecución de las obras necesarias, no podría esperarse la resolución definitiva que suministre los fondos indispensables, en razón a que es deber del Poder Ejecutivo impedir de antemano los perjuicios que producen a los propietarios los desbordamientos de la referencia.

Por ello, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de ministros —

RESUELVE

1º Autorizar a la Dirección de Hidráulica, para que ejecute por administración las obras que se enumeran en el proyecto que acompaña el ingeniero consultor, hasta la suma de pesos 26.411,70 moneda nacional.

2º Diríjase orden por separado, al Ministerio de Hacienda,

para que se entregue al habilitado de las Direcciones la citada suma, a los efectos enunciados en el precedente artículo.

3º El gasto autorizado se imputará a Rentas Generales.

4º Diríjase mensaje a la Honorable Legislatura, solicitando la aprobación de lo dispuesto en el presente acuerdo.

5º Comuníquese a quienes corresponde.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO), A. ECHAGÜE.

La Plata, Agosto 5 de 1913.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Honorabilidad, adjuntando el proyecto de ley por el que se aprueba la resolución del Poder Ejecutivo, en acuerdo general de ministros, de fecha 4 de Agosto de 1913, relativa a las reparaciones del tajamar de la Laguna de Gómez, esclusa número 1, y curación del canal del Norte, hasta el cruce del Ferrocarril al Pacífico, en Chacabuco.

El Poder Ejecutivo espera que Vuestra Honorabilidad prestará preferente atención a este asunto, en mérito de las razones expresadas en la resolución que en copia se acompaña.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Apruébase la resolución del Poder Ejecutivo, en acuerdo general de ministros, de fecha 4 de Agosto de 1913, relativa a la autorización y entrega de fondos de Rentas Generales, para la reparación de diversas obras en el canal de navegación del Norte.

Art. 2º Comuníquese, etc.

RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 20 de 1913.

Visto la observación formulada por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de ministros —

RESUELVE

Insistir en la imputación ordenada en la orden de fecha 4 del corriente, que corre a fojas 3, y vuelva a Contaduría General, para su cumplimiento.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO), A. ECHAGÜE.

La Plata, Agosto 25 de 1913.

En vista de la necesidad que existe de reparar con la premura debida el plano en relieve del canal del Norte, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Aceptar la propuesta presentada por don Fulgencio Domínguez, para reparar el plano en relieve del canal del Norte.

Pasar el presente expediente al Ministerio de Hacienda, para la entrega al habilitado de la Dirección, de la suma de pesos 600 moneda nacional, con destino al pago de dicho trabajo.

Impútese al ítem 129 del presupuesto vigente.

Hágase saber al habilitado de las Direcciones y al Director de Hidráulica.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

DIRECCIÓN DE SALUBRIDAD

La Plata, Julio 30 de 1913.

Visto la nota de la Dirección General de Salubridad, y —

CONSIDERANDO:

Que es conveniente reglamentar el artículo 22 del presupuesto vigente, que autoriza al Poder Ejecutivo a anticipar fondos

a la Dirección General de Salubridad, para abonar viático diario a los vacunadores que dicha repartición envía fuera de la Capital a desempeñar sus funciones, con cargo a las municipalidades;

Que por resolución de fecha Diciembre 15 de 1911, se autorizó a dicha repartición para tomar personal honorario, a los efectos de la vacunación en la campaña, con la remuneración que fija el artículo mencionado.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º Derógase la resolución de que se hace mérito en el exordio de la presente.

2º Hágase saber a la Dirección General de Salubridad que en lo sucesivo deberá proponer al Ministerio de Obras Públicas el personal extraordinario para la vacunación y revacunación en la Provincia, indicando al mismo tiempo a qué partidas se hará la imputación correspondiente.

3º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

CAMINO DE LA PLATA A AVELLANEDA

La Plata, Agosto 12 de 1913.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Honorabilidad, adjuntando un proyecto de ley, por el cual se declara de utilidad pública y se expropia una fracción de tierra con destino a la formación del terraplén situado entre los kilómetros 40,200 y 41,500 del camino afirmado de La Plata a Avellaneda.

Dicho terraplén, según informa la Dirección de Hidráulica, requiere mayor cantidad de tierra que la proveniente de las excavaciones practicadas en la zona destinada al efecto.

El caso ha sido previsto en el artículo 26 del contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y la empresa constructora del

camino, que dice textualmente: «El Poder Ejecutivo solicitará la sanción de una ley que lo autorice a expropiar tierras para proveer la necesaria para la construcción del camino, previo informe del Departamento de Ingenieros sobre la necesidad de la expropiación.

Esta será por cuenta de la sociedad y los recursos que al efecto facilitará la misma al Poder Ejecutivo»

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

JUAN ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo, para expropiar al señor Isidro Moren y Mergaray, la fracción de terreno de su propiedad, ubicada en el cuartel 4º del partido de Avellaneda y que tiene las siguientes dimensiones: 176 metros de frente al N. E., 11 metros y 50 centímetros al N. O., 190 metros 93 centímetros al oeste y 85,50 al N. E., formando un trapezoide con 8536 metros cuadrados de superficie; los linderos son: al N. E. y distante 12 metros del límite del terreno, el eje del nuevo camino afirmado de La Plata a Avellaneda, entre los kilómetros 42,140 y 42,316; al N. O., calle por medio, con terreno de la casa bancaria Torsquist, y por los demás rumbos, calle por medio con terreno del mismo propietario, don Isidro Moren y Mergaray.

Art. 2º Declárase esta fracción de terreno de utilidad pública.

Art. 3º El gasto que demande el cumplimiento de la presente ley, será por cuenta de la sociedad constructora del camino afirmado de La Plata a Avellaneda, de acuerdo con lo que establece el artículo 26 del contrato celebrado con dicha sociedad.

Art. 4º Comuníquese, etc.

RODOLFO MORENO (HIJO).

MINISTERIO DE GOBIERNO

/

CONMUTACION DE PENAS

Estos decretos encierran sólo una novedad. El Gobernador Ortiz de Rozas quebró, con ellos, la práctica de reservar las órdenes de conmutación, las que dispuso se publicaran y se diese cuenta a la Honorable Legislatura como lo determina la Constitución:

La Plata, Agosto 14 de 1913.

Visto la solicitud presentada por la condenada Angela Villa de Guastelli, y que ésta ha corrido todos los trámites que son de práctica en estos casos, y

CONSIDERANDO:

1º Que la recurrente ha sido condenada a sufrir la pena de quince años de presidio, que le impusieron los Tribunales del Departamento del Centro, como coautora de tentativa de homicidio de su esposo, don Pedro Guastelli;

2º Que está privada de su libertad desde el 9 de Octubre del año 1905, o sean siete años, ocho meses y días;

3º Que su esposo, que fué la víctima que motivó la condena, encabeza la solicitud del pedido de conmutación que hace la recurrente, invocando en ella la circunstancia de que la presencia de su esposa — hoy arrepentida — es reclamada por sus hijos menores, abandonados en el hogar;

4º Que la conducta que ha observado en la prisión ha sido buena;

5º Que así lo hace presente el alcaide de la Penitenciaría y Cárcel de Mujeres y Depósito de Menores, de fojas 4 vuelta, 5 y 5 vuelta.

Teniendo en cuenta estas consideraciones y ejercitando la facultad que acuerda el artículo 141, inciso 3º de la Constitución y la ley de 27 de Junio de 1905, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º Conmutar la pena de quince años de presidio que le fué impuesta a la condenada Angela Villa de Guastelli, por la que lleva sufrida hasta la fecha.

2º Líbrese la orden de libertad correspondiente; dése cuenta a la Honorable Asamblea Legislativa, en su oportunidad, y, fecho, archívese.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

MIGUEL OTEGUI, CONMUTACIÓN DE PENA

La Plata, Agosto 11 de 1913.

CONSIDERANDO:

1º Que Miguel Otegui ha sido condenado a sufrir la pena de siete años de penitenciaría, que le impusieron los Tribunales del Departamento del Sur, como autor de homicidio;

2º Que está privado de su libertad desde el 11 de Diciembre del año 1905, o sean siete años y ocho mesos, que es más del tiempo que se le impuso como pena;

3º Que no es reincidente, y la conducta que ha observado en la cárcel donde se encuentra alojado, es buena;

4º Que así lo hace presente el alcaide de la Cárcel de Detenidos de Babía Blanca, en su informe de fojas 2 de este expediente.

Por estas consideraciones, lo dictaminado por el señor procurador de la Suprema Corte de Justicia, corriente a fojas 5, y ejercitando la facultad que acuerda el artículo 141, inciso 3º de la Constitución y la ley de 27 de Junio de 1905, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º Conmutar la pena de siete años de penitenciaría, que le fué impuesta al condenado Miguel Otegui, por la que lleva sufrida hasta la fecha.

2º Líbrese la orden de libertad correspondiente, y, fecho, archívese.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

EFIGENIO MAQUEDA, CONMUTACIÓN DE PENA

La Plata, Agosto 14 de 1913.

CONSIDERANDO:

1º Que Efigenio Maqueda ha sido condenado a sufrir la pena de un año de prisión, que le impusieron los Tribunales del Departamento del Centro, como autor de agresión son armas, a la autoridad;

2º Que no ha tenido antecedentes policiales, y la conducta que ha observado en la prisión ha sido buena;

3º Que así lo hace presente el alcaide de la Cárcel de Detenidos de Mercedes, en su informe de fojas 3 vuelta, de este expediente.

Teniendo en cuenta estas consideraciones y ejercitando la facultad que acuerda el artículo 41, inciso 3º de la Constitución y la ley de 27 de Junio de 1905, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º Conmutar la pena de un año de prisión, que le fué impuesta al condenado Efigenio Maqueda, por la que lleva sufrida hasta la fecha.

2º Líbrese la orden de libertad correspondiente, dése cuenta a la Honorable Asamblea Legislativa, en su oportunidad, y, fecho, archívese.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

RÉGIMEN ELECTORAL

La Plata, Agosto 22 de 1913.

No habiéndose procedido en el distrito electoral de La Plata a la formación de las listas de electores y de las Comisiones empadronadoras a que se refieren los artículos 3º, 4º, 6, 7º, 8º y 9º de la ley de 28 de Junio de 1913, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Hacer saber a la Junta del artículo 74 de la Ley Electoral, que deberá proveer lo que corresponda para que ese sor-

teo se verifique, a los efectos de que pueda formarse el Padrón Electoral de La Plata.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Julio 25 de 1913.

Visto la observación formulada por la Contaduría General a las órdenes de pago dictadas en expedientes relativos a la publicación de la Ley Electoral, promulgada el 28 de Junio próximo pasado, y

CONSIDERANDO:

Que esta publicación, así como las que hayan de hacerse en lo sucesivo en cumplimiento de dicha ley, revisten carácter de urgencia impostergable, que no puede supeditarse a la falta de recursos de la misma;

Que lo propio ocurre con los demás gastos que la ley de referencia impone a cargo del Estado, tales como los mencionados en los artículos 19, 56, 77, etc.;

Que la circunstancia de haberse omitido en la ley la declaración de urgencia, no puede ser óbice para el cumplimiento de la misma, ni puede fundarse en ella la obligación para las personas a quienes ocupe el Estado con ese objeto, de prestar servicios bajo la condición de una promesa de pago deferida hasta tanto sea incluída la erogación en la Ley de Presupuesto;

Que, por otra parte, no puede preverse el monto exacto de los gastos que demandará la ejecución de la Ley Electoral.

Por esto, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de ministros,

DECRETA

Art. 1º Los gastos que demande la ejecución de la Ley Electoral, se pagarán de rentas generales, con imputación a la misma, de acuerdo con lo que dispone el artículo 122 de dicha ley.

Art. 2º Diríjase un mensaje a la Honorable Legislatura, pidiéndole se sirva declarar la urgencia de la Ley Electoral, de acuerdo con el artículo 31 de la de Presupuesto, y aprobar el

presente decreto, a los efectos de regularizar los pagos que se efectúen en virtud de lo dispuesto en el artículo anterior.

Art. 3º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO), A. ECHAGÜE.
FRANCISCO URIBURU.

La Plata, Agosto 13 de 1913.

Visto las consultas hechas por algunos concejos deliberantes, al Ministerio de Gobierno, referentes a la inclusión en el padrón a levantarse, de los ciudadanos que, teniendo libreta de enrolamiento, no figuren en el Registro Electoral Nacional, y

CONSIDERANDO:

Que substituído el Padrón Militar por el Registro Electoral, por decreto de 5 de Agosto actual, puede llegar el caso en que un ciudadano que tenga su libreta de enrolamiento no se encuentre anotado en este último, por cualquier circunstancia;

Que el hecho de tener su libreta de enrolamiento, es prueba suficiente de que el ciudadano está inscripto en el Registro Militar, que es la condición indispensable que establece la nueva Ley Electoral.

Por esto, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Las comisiones empadronadoras incluirán en el Registro a levantarse, a los ciudadanos que, teniendo libreta de enrolamiento, no se hallen incluídos en el Registro Electoral Nacional, siempre que llenen los demás requisitos exigidos por la Ley Electoral.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agoso 28 de 1913.

CONSIDERANDO:

Que muchas de las comisiones empadronadoras encargadas de levantar el Registro Electoral en los partidos que se encuentran inundados a causa de las últimas lluvias, no han po-

dido llenar su cometido en los plazos que determina la Ley Electoral;

Que en igual condición se encuentran algunas comisiones en partidos cuyos caminos están intransitables, a causa también de las lluvias recientes;

Que el artículo 12 de la Ley Electoral dispone que si algunas comisiones empadronadoras no se hubiesen constituído antes del 15 de Agosto, los concejos deliberantes las harán constituir con los miembros de cada una que concurran, y éstas podrán, entonces, dar término a su cometido antes del 10 de Septiembre.

Que siendo causa de fuerza mayor la que ha motivado la demora de las comisiones, se puede, sin alterar el espíritu de la ley, ampliar los términos para su funcionamiento hasta la fecha señalada como último plazo, sin que sea necesario constituirlas nuevamente.

Por esto, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Amplíase hasta el 10 de Septiembre el plazo para que terminen su mandato las comisiones empadronadoras que no hubiesen levantado el padrón de los partidos de: Pila, Maipú, General Alvear, Olavarría, General Guido, Dolores, Azul, Navarro, Caseros, Laprida, Rauch, Tapalqué, General Madariaga, Lobería, Coronel Vidal, Ayacucho, General Pueyrredón, Chivilcoy, Monte, Tordillo, Ramallo, Veinticinco de Mayo, Saladillo, Patagones, General Villegas, Pilar, Brandzen, General Arenales, General Rodríguez y Lamadrid.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Apruébase el decreto del Poder Ejecutivo, de fecha 25 de Julio de 1913, y a los efectos del artículo 31 de la Ley

General de Presupuesto, declárase de carácter urgente los gastos que demande el cumplimiento de la Ley Electoral.

Art. 2º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislaura de la provincia de Buenos Aires, en La Plata, a los diez y nueve dias del mes de Agosto de mil novecientos trece.

LUIS GARCÍA.
M. L. del Carril,
Secretario del Senado.

RODOLFO P. SARRAT.
Carlos Brizuela,
Secretario de la C. de DD.

La Plata, Agosto 20 de 1913.

Cúmplase, comuníquese, publíquese y dése al Registro y «Boletín Oficial».

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º A los efectos de la inscripción y por esta sola vez, se reemplaza el Registro Militar de Enrolamiento, por el Registro Cívico Nacional.

Art. 2º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislaura de la provincia de Buenos Aires, en La Plata, a los diez y nueve dias del mes de Agosto de mil novecientos trece.

LUIS GARCÍA.
M. L. del Carril,
Secretario del Senado.

RODOLFO P. SARRAT.
Carlos Brizuela,
Secretario de la C. de DD.

La Plata, Agosto 20 de 1913.

Cúmplase, comuníquese, publíquese e insértese en el «Boletín» y Registro Oficial.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

REGISTRO DE LA PROPIEDAD

La Plata, Agosto 11 de 1913.

CONSIDERANDO:

1º Que en diferentes ocasiones se han presentado reclamos o denuncias relacionadas con el Registro de la Propiedad de esta capital, fundadas en la expedición de certificados en que constaba la posibilidad para el propietario de disponer del bien respectivo, cuando existían gravámenes o inhibiciones;

2º Que el error o descuido en casos semejantes es de verdadera gravedad, porque establece irregularidades con relación a derechos fundamentales;

3º Que la nueva denuncia formulada sobre adulteración del libro índice, de la cual se ha dado conocimiento a la justicia del crimen, poniendo el Superior Gobierno todo empeño en una completa averiguación y pleno esclarecimiento, reclama también medidas administrativas que establezcan la imposibilidad de que tales hechos se repitan, y sin perjuicio de lo que resolvieren los tribunales;

4º Que acusando los hechos producidos por lo menos negligencia grave en parte del personal, lo que impone una selección del mismo, a los efectos del mejor servicio público y de la confianza que debe tenerse en reparticiones que custodian tan valiosos intereses, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Declárase en comisión al personal del Registro de la Propiedad de esta capital.

Art. 2º Hágase saber, comuníquese, publíquese y dése al «Boletín Oficial» y Registro Oficial.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 16 de 1913.

Habiéndose declarado en comisión al personal de la oficina central del Registro de la Propiedad, por decreto de fecha 11 del corriente, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Nómbrase Gerente de dicha oficina al escribano don Telésforo B. Ubios.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

MINISTERIO DE GOBIERNO

DECRETO

La Plata, Agosto 19 de 1913.

CONSIDERANDO:

1º Que con arreglo al artículo 6º de la ley de Octubre 10 de 1890, los escribanos de registro no pueden, bajo pena de quinientos pesos moneda nacional, autorizar escritura alguna que transmita o modifique derechos reales adquiridos con posterioridad al 2 de Enero de 1882, sin tener a la vista el título que debe servirles de referencia, debidamente inscripto, así como el certificado en que conste el domicilio del inmueble y sus condiciones, expedido por el encargado del registro respectivo;

2º Que con el propósito de hacer efectivas las garantías con que la ley ha querido rodear la contratación sobre la propiedad inmobiliaria, por acordadas de Septiembre 26 de 1888 y Octubre 29 de 1892 y resolución de Diciembre 31 de 1897, la Suprema Corte de Justicia fijó el tiempo en que han de considerarse hábiles los certificados sobre dominio, gravamen o inhibición;

3º Que, no obstante esas disposiciones previsoras, la falta de contralor necesario ha permitido las escrituraciones sin certificados o vencido el plazo fijado a éstos, tomándose razón, no obstante, de los instrumentos otorgados con tal omisión;

4º Que, dada la gravedad del hecho apuntado, como que afecta la estabilidad del título sobre la propiedad raíz, es un deber del Estado adoptar medidas tendientes a evitarlo en lo sucesivo, por lo que el Poder Ejecutivo, en uso de la facultad que le confiere el inciso 1º del artículo 141 de la Constitución y artículo 2º de la ley de Octubre de 1890,

DECRETA

Art. 1º Los certificados que expida la Oficina de Registro de la Propiedad sólo se considerarán hábiles por «ocho días» desde la fecha de su despacho, para los escribanos con asiento en esta capital y ciudades cabezas de departamento judicial; de «quince días» para los demás de la Provincia, y de «veinticinco días» para los del partido de Patagones. Vencidos esos plazos sin que se haya otorgado la respectiva escritura, deberá obtenerse nueva certificación.

Art. 2º Las oficinas de Registro de la Propiedad, a contar del 1º de Septiembre próximo, no inscribirán ni tomarán razón de escritura alguna para cuyo otorgamiento sea necesario el certificado, sin que en su texto se haga constar el número de éste y la fecha de su expedición, así como que el nombre de los otorgantes concuerde con el indicado en el pedido u orden de certificación, a fin de fiscalizar el cumplimiento de la disposición legal a que se refiere el considerando 1º.

Art. 3º Sin perjuicio de la devolución del instrumento observado, las oficinas de Registro de la Propiedad darán cuenta del hecho al juez de subalternos departamental, para la aplicación de la corrección disciplinaria a que hubiere lugar, y lo pondrán en conocimiento de la Dirección General.

Art. 4º La reiteración en falta por parte de un escribano será corregida con suspensión de oficio, por lo menos de un año, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales, en su caso.

Art. 5º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 28 de 1913.

CONSIDERANDO:

Que el artículo 16 del decreto de Diciembre 4 de 1890, reglamentario de la ley de Octubre 10 del mismo, estableció que en las órdenes judiciales o solicitudes de certificados, presentadas a las oficinas de Registro de la Propiedad, debe expre-

sarse con claridad: 1º, cuál es el contrato que va a otorgarse; 2º, el nombre y apellido de la persona a que se refiera, domicilio, edad, profesión y estado; 3º, el número de orden de la inscripción del título de propiedad y de quien la hubo, así como su ubicación, extensión y linderos; 4º, el período a que la certificación debe contraerse;

Que tales formalidades no tendrían ningún objeto benéfico, ni razón de ser, si en las tomas de razón de inhibiciones no se consignaran los datos tendientes a individualizar la persona contra quien se haya decretado;

Que, por ello, la Suprema Corte de Justicia, en acuerdo de 22 de Diciembre de 1903, mandó que se dirigiera nota a todos los jueces de la Provincia, haciéndoles presente la necesidad de exigir del que solicite inhibición, además del nombre de la persona que debe ser inhibida, por lo menos su edad aproximada y profesión u ocupación, a efecto de expresar en el oficio en que se ordene la inhibición, las circunstancias aludidas, prescribiendo, a la vez, que el Registro de la Propiedad anote en cada caso las anotaciones citadas, reclamando su envío cuando el oficio remitido no las contenga;

Que, posteriormente, el Código de Procedimientos en materia civil, corroborando las disposiciones existentes, estableció, por sus artículos 473 y 475, que el que solicite inhibición deberá expresar el nombre y apellido del que trata de inhibir, su domicilio si lo supiere, y todas las demás circunstancias que conociere, tendientes a la identificación de la persona a inhibir, debiendo hacerse con tales requisitos las anotaciones y conformarse las anteriores con ellas a la primera reclamación de parte;

Que las exigencias de que se ha hecho mérito han tendido a evitar los perjuicios que constantemente se ocasionan con el sistema de anotar sólo el nombre del inhibido, sobre todo a aquellas personas que llevan apellidos muy usuales, a quienes se obliga a practicar costosas informaciones para acreditar no ser inhibidos;

Que no obstante la importancia de tales medidas y el propósito que las ha inspirado, su observancia ha sido descuidada, y al presente han caído en el más completo olvido, por lo que, en ejercicio de la facultad contenida en el inciso 1º, artículo 141 de la Constitución, y artículo 2º de la ley de 10 de Octubre de 1890, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º En las oficinas del Registro de la Propiedad no se admitirán órdenes o solicitudes que no se conformen a lo estatuído en el artículo 16 del decreto reglamentario de Diciembre 4 de 1890.

Art. 2º Para la anotación de inhibiciones se exigirá que el oficio contenga las indicaciones a que se refiere el acuerdo de la Suprema Corte de Justicia, de Diciembre 22 de 1913, y los artículos 473 y 475 del Código de Procedimientos en materia civil, a menos que en el mismo se exprese que en el juicio respectivo se ha declarado la imposibilidad de obtener todas o algunas de ellas.

Art. 3º Solicítese por nota, de la Suprema Corte de Justicia, que, en ejercicio de las facultades disciplinarias que le acuerda la Constitución, en su artículo 160, adopte las medidas que juzgue oportunas para que las autoridades judiciales hagan observar las prescripciones citadas, cuando decreten inhibiciones y las comuniquen al Registro de la Propiedad.

Art. 4º Diríjase nota, igualmente, a los señores jueces federales de esta ciudad y Bahía Blanca, representándoles la necesidad de que en las órdenes que expidan sobre la materia se observen los requisitos establecidos, y solicitándoles su cooperación al fin que se propone este Gobierno.

Art. 5º Las comunicaciones sobre levantamiento o cancelación de inhibiciones, contendrán, además de los datos personales, la fecha y número de la toma de razón de la respectiva inhibición.

Art. 6º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 28 de 1913.

Habiendo expresado el señor Gerente de la oficina central del Registro de la Propiedad, que ha llegado la oportunidad de designar, con carácter definitivo, el personal de la misma,

declarado en comisión por decreto de 11 del corriente, y sin perjuicio de las medidas que más adelante deban tomarse para el mejor servicio público, el Poder Ejecutivo, previo informe del mismo funcionario,

DECRETA

1º Confírmanse en sus puestos a los Subgerentes, escribanos don Arturo Cepeda y don Fernando Iturburo.

2º Nómbrase Oficial Mayor Habilitado, al escribano don Oseas I. Scavia, actual Jefe de Sección y que ha venido desempeñando las funciones de Subgerente interino.

3º Confírmanse en sus respectivos empleos, al Oficial primero, don Juan B. Passini; al Oficial segundo, don Rodolfo Aparicio; a los Jefes de Sección, don Juan Esurmendi, don Oscar F. Quintín y don Braulio J. García; a los Auxiliares buscadores, don Alejandro Anguizola, José Moroni, Luis Anguizola, Aníbal I. Arauz, Rogelio A. March, José M. Maldonado, Luis A. Oricchio, Luis Rezzano, Emilio Iglesias, Alejandro Villa Abrille, Pedro E. Mouzo y Juan H. Tolosa; a los Auxiliares don Manuel F. Colazo, Ramón E. Buizel, Jerónimo Pedemonte, Jorge Leonardi, Felipe Villa Abrille, Fernando A. Ramos, Bautista Olivero, Ciriaco Arrechea, Osvaldo G. Pereira, Horacio M. Montes, Ernesto Martínez, Luis Acevedo Chaas, Eliseo Velázquez, Pastor N. Domínguez, Agustín P. de Elías, Luis Bizzozero, Antonio Méndez, Ramón M. Gutiérrez, Fernando F. Costa, Rafael Castells, Rafael A. Oyuela, Policarpo Oricchio, Mariano Rivas, Dionisio Pérez, Luis Meroni, Eugenio C. Raymond, Arturo Fuentes, Héctor Isla, Jorge A. Berreta, Arturo Galup, Enrique Torres y Dante Giusti; a los Encargados de protocolo, don José Villarreal y Florentino Racedo; a los ordenanzas, Dionisio Juárez (padre), Walterio Tarrabé y Dionisio Juárez (hijo).

4º Nómbrase Jefe de Sección a don Julio M. Escobar. y Auxiliares buscadores a don Leandro Peralta y don Sixto Rodríguez, actuales auxiliares.

5º Nómbrase Auxiliares a don J. Sixto Rossi, en reemplazo de su hermano don Carlos F. Rossi, que renunció, y a don Miguel E. Borotra, en reemplazo de don Julio P. Bonifacio, que renunció.

6º Nómbrase Auxiliares a don Carlos P. Soneyra, Esteban Balbuena y señorita Amalia Vitale.

7º Mientras subsista la licencia acordada a don Dante Giusti, confírmase a su reemplazante don Pablo Marturet.

8º El escribano Oficial Mayor Habilitado, además de las funciones que le fija el Reglamento, reemplazará en sus funciones a los subgerentes, en los casos de licencia o ausencia, o cuando lo requiera el recargo de despacho y lo disponga el Gerente.

9º Hágase saber al personal del Registro de la Propiedad que, bajo pena de destitución inmediata, les queda prohibido ejercer funciones notariales ni de defensa o representación en asuntos judiciales o administrativos, ni intervenir en forma alguna en ellos, directa o indirectamente, como también aceptar comisiones para el despacho de los asuntos que se presenten a las oficinas en que sirven. La más leve infracción sobre el particular, o cualquier falta de conducta que pueda afectar al buen nombre de la Administración, autorizará la separación del empleado.

10. Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

DESAGÜES

DESAGÜES

La Plata, Agosto 5 de 1913.

CONSIDERANDO:

1º Que por ley de 17 de Enero de 1893, 19 de Diciembre de 1895 y 24 de Septiembre de 1900, se autorizó al Poder Ejecutivo a ejecutar las obras de desagüe en la zona inundable en el sur de la Provincia;

2º Que por ley de 27 de Noviembre de 1905 se facultó a la Dirección y Administración de Desagües, para ejecutar por Administración las obras mencionadas;

3º Que los recursos creados por estas leyes, así como el proveniente de los empréstitos contratados por las de 20 de Diciembre de 1907 y 6 de Noviembre de 1908, han quedado agotadas el 31 de Julio último, habiéndose invertido en la ejecución de las obras y rescisiones de contratos la suma de pesos 48.000.000 moneda nacional, aproximadamente;

4º Que, a pesar de los fondos acordados para la terminación de las obras, éstas se encuentran inconclusas, habiendo manifestado la Dirección y Administración de Desagües que es preciso invertir la cantidad de ocho millones quinientos mil pesos moneda nacional, para terminar las obras, de acuerdo con el plano aprobado por la ley de 24 de Septiembre de 1910;

5º Que sin hacer pronunciamiento sobre la forma en que han de terminarse las obras, por cuanto el problema no ha sido aún solucionado por todos los técnicos a quienes se ha encomendado el estudio, es evidente que no sería acertado abandonar las obras y el material empleado, comprometiendo todo el capital invertido;

6º Que las inundaciones actuales han demostrado que es in-

dispensable afrontar el problema de los desagües con obras que deberán ser precedidas de un estudio completo y detenido;

7º Que hasta tanto se resuelva la mejor forma de prosecución, es deber del Gobierno proveer los fondos indispensables para conservación de los realizados y del valioso plantel de maquinarias, herramientas, etc.

Por ello, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de ministros,

DECRETA

Art. 1º Por Contaduría General se liquidará a favor del Tesorero de la Dirección y Administración de Desagües, la suma de ($ 600.000 m/n) seiscientos mil pesos moneda nacional, en cuotas mensuales de ($ 150.000 m/n) ciento cincuenta mil pesos moneda nacional cada una, a contar del 1º del corriente mes, para el objeto enunciado en el exordio del presente.

Art. 2º Esta entrega se acuerda en calidad de anticipo sobre los recursos que, en su oportunidad, provea la Honorable Legislatura, para la prosecución y realización de nuevas obras.

Art. 3º El gasto se imputará a rentas generales.

Art. 4º La Dirección y Administración de Desagües remitirá al Ministerio de Obras Públicas una planilla demostrativa del personal y gastos a que queda reducida para la prosecución y conservación de las obras y planteles, debiendo rendir cuenta a Contaduría General de la inversión dada a la cantidad que se le manda liquidar por el artículo 1º del presente decreto.

Art. 5º Diríjase mensaje a la Honorable Legislatura, solicitando la aprobación de lo dispuesto en el presente acuerdo.

Art. 6º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO), A. ECHAGÜE,
FRANCISCO URIBURU.

MENSAJE

La Plata, Agosto 6 de 1913.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Honorabilidad, adjuntando el proyecto de ley por el que se destina la suma de

pesos 600.000 moneda nacional, para la conservación de las obras de desagüe, realizadas al sur de la Provincia, y del plantel de maquinarias, herramientas, etc., empleadas en estas obras.

El Poder Ejecutivo espera que Vuestra Honorabilidad prestará preferente atención a este asunto, en mérito de las razones expresadas en el decreto que en copia se acompaña.

JUAN ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Apruébase el decreto del Poder Ejecutivo, en acuerdo general de ministros, de fecha 5 de Agosto de 1913, que destina la suma de ($ 600.000 m/n) seiscientos mil pesos moneda nacional, a tomarse de Rentas Generales, para la conservación de las obras de desagüe al sur de la Provincia y del plantel de maquinarias, herramientas, etc., empleado en dichas obras.

Art. 2º Comuníquese, etc.

RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 13 de 1913.

Visto el pedido formulado por la Municipalidad de Dolores, en el que solicita como medida urgentísima, para eliminar las aguas que inundan ese partido, se manden abrir los médanos en los mismos puntos en que lo fueron para dar salida a las de la creciente del año 1900, o, en su defecto, se deje expedito el cauce obstruído del Arroyo Ramírez, y atento a lo informado por la Dirección y Administración de Desagües, oponiéndose al corte de los médanos, lo expuesto por la Dirección de Hidráulica respecto a la imposibilidad de esperar a que se eliminen por evaporación y la reiteración del pedido mencionado, que formulan telegráficamente el intendente y el Honorable Concejo Deliberante de la Municipalidad de Dolores, y

CONSIDERANDO:

Que es urgente disponer lo necesario para dar salida a las aguas que inundan la zona baja poblada de ese partido.

El Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Autorizar a la Dirección y Administración de Desagües, para que tome las medidas de urgencia que estime oportunas, para permitir el desagotamiento de las aguas que han invadido la zona baja del partido de Dolores, costeando el importe de los trabajos que deben realizarse, con la partida de ($ 150.000 m/n) ciento cincuenta mil pesos moneda nacional mensuales, cuya entrega se ha ordenado por decreto fecha 5 del corriente.

Hágase saber a la Dirección de Desagües y pase el presente a la Dirección de Hidráulica, para su conocimiento.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

DIRECCIÓN DE DESAGÜES
SOBRE ENTREGA DE PESOS 600.000 MONEDA NACIONAL

La Plata, Agosto 20 de 1913.

En vista de la observación formulada por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de ministros —

RESUELVE

Insistir en lo dispuesto en el acuerdo de fecha 6 del corriente, y vuelva a Contaduría General, para su cumplimiento.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO), A. ECHAGÜE.

La Plata, Agosto 26 de 1913.

CONSIDERANDO:

1º Que al iniciarse este Gobierno debieron tomarse en cuenta diversos reclamos hechos por vecinos de las zonas inundables del sur de la Provincia, que solicitaban medidas urgentes para hacer cesar la situación en que se encontraban a causa de las lluvias excesivas que habían acumulado masas de agua, para cuya evacuación eran necesarias obras;

2º Que con ese motivo, el Ministerio de Obras Públicas encomendó al señor director de Hidráulica una visita de inspec-

ción, para que lo informara acerca de las obras hechas, del estado de las mismas y de las medidas a tomarse con el objeto de impedir la continuación de situaciones angustiosas;

3º Que después de encomendada esa inspección, la Dirección de Desagües manifestó al Poder Ejecutivo que no sería posible continuar los trabajos, ni aun proveer a la conservación de las obras hechas y de los materiales empleados, a causa de haberse agotado los fondos autorizados por las leyes de 22 de Noviembre de 1910;

4º Que, para salvar esa situación, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de ministros, dictó el decreto de Agosto 5 de 1913, autorizando a la Dirección de Desagües a gastar la suma de seiscientos mil pesos moneda nacional en la continuación de obras indispensables y conservación de las existentes, como asimismo de los planteles, materiales y equipos, cantidad que debía ser entregada en cuatro cuotas mensuales, de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional cada una;

5º Que el Poder Ejecutivo, al proceder así, solucionaba una situación de urgencia y se tomaba el tiempo necesario para resolver en definitiva, no sólo lo relativo a la continuación de las obras, sino a la provisión de los recursos indispensables para llevarlas a cabo;

6º Que, entretanto, se presentó al Ministerio de Obras Públicas el informe ordenado al director de Hidráulica, ingeniero don Andrés Claps, a que se refiere el considerando 2º del presente decreto;

7º Que ese informe pone de manifiesto situaciones de hechos que han dado al decreto de fecha 5 de Agosto del corriente año, tendiente a resolverlas con la colaboración de la Dirección de Desagües, y sugiere la duda acerca de la conveniencia de continuar el plan seguido hasta el momento presente, a cuya deficiencia se atribuyen las inundaciones actuales y las situaciones antes referidas, que han dado lugar al decreto mencionado;

8º Que en ese informe se expresan principalmente: *a)* que se ha cometido un error de concepto técnico al realizar los canales de derivación de los arroyos, porque si bien es cierto alivian la zona inundable de una parte del canal de la inundación, interceptan los desagües naturales de la región; *b)* que

los desagües parciales, complemento necesario de las obras, no podrán ejecutarse, porque la ubicación defectuosa del trazado de los canales los inhabilitan para servir como colectores generales de la región baja inundable, porque no corren por la parte más baja de dicha zona inundable; *c)* que esta zona ha perdido sus antiguos desagües naturales, lo que hace indispensable la ejecución inmediata de obras que la alivien; y *d)* que deben realizarse con urgencia obras de desagüe, que lleven el exceso de líquido directamente al mar, por conductos excavados en las partes más bajas de las regiones respectivas;

9º Que pasado ese informe a la Dirección y Administración de Desagües, ha dado ésta sus puntos de vista sobre la cuestión en examen, rebatiendo el informe del director de Hidráulica y expresando en síntesis: *a)* que los canales números 2, 5, 6, 12, 13 y 14 no se encuentran terminados, como lo expresa erróneamente el informe, faltando lo esencial, o sea la conexión con los arroyos, que permitirá la captación de las aguas, siendo ese estado incompleto de las obras la causa principal de las inundaciones actuales; *b)* que la inundación referida se inició hace dos años, con el avance de las aguas de las zonas altas a las bajas, en aglomeración en las lagunas y cañadones y la subida de las vertientes para completarse en el corriente año con las avenidas sucesivas de los arroyos inundantes; *c)* que los arroyos Chico y Las Chilcas, Chelforó, Langueyú y Perdido, Chapaleofú, Pantanoso y Los Huesos, Guaicho y Tapalqué, han tenido seis crecidas en los últimos seis meses, habiéndose derramado en las inmediaciones de los mismos todas las aguas que serán captadas por los canales una vez concluídas las obras; *d)* que establecida la comunicación de los canales 9 y 12 con los arroyos, la situación de los campos inundables, lejos de ser más grave que en la actualidad, procurarán un descenso más rápido en las aguas dentro de los canales y una menor aglomeración de líquido a lo largo de los mismos; *e)* que el canal número 2 no corre por terreno alto y no intercepta sino un desagüe natural, que es el arroyo Chelforó, sobre los campos, conservándose todas las obras de desagüe naturales; *f)* que la oficina técnica de la Dirección y Administración de Desagües sólo se apartó del plan en cuatro casos que menciona, obedeciendo todos los demás canales

al concepto fundamental del mismo; *g)* que en la memoria descriptiva de la oficina técnica se reconocía ya la conveniencia que hubiera existido de llevar las aguas por canales hondos y amplios, que condujeran todos los canales al mar, pero que esto no había sido posible, a causa del costo enorme de la obra; *h)* que la oficina no desconoce la utilidad y hasta la necesidad de que se abran nuevas salidas directas al mar en la zona intermediaria entre los diferentes canales, cosa que se ha hecho notar antes, expresando que el plan no era completo, precisándose, sobre todo en Dolores, obras secundarias;

10. Que dentro de la Comisión encargada de la Dirección y Administración se ha producido una divergencia, sosteniendo el vocal de la misma, don Alberto Castex, que el plan seguido es erróneo, marcando una concordancia verificada en forma pública con el informe del director de Hidráulica, refutado por la Dirección de Desagües;

11. Que es indudable el simple carácter de administrador que ha tenido la Dirección, siendo en ese sentido acertadas las afirmaciones que hace el señor presidente, don Manuel de Uribelarrea, en la última parte de la nota que presenta al Ministerio de Obras Públicas;

12. Que los hechos relatados demuestran la existencia de una divergencia acerca del plan de la obra, de la ejecución de las mismas, de la conveniencia de su continuación en una u otra forma y de los trabajos a realizarse en adelante;

13. Que esa divergencia repite la discusión producida antes de iniciarse los trabajos, por cuanto el extinguido Departamento de Ingenieros de la Provincia sostuvo un plan distinto al que se puso en ejecución, sosteniéndose ahora, por el ingeniero consultor del Ministerio de Obras Públicas, en el informe producido en el expediente letra M, número 265, que aquel plan abandonado, y no el que se siguió, era el que resolvería el problema;

14. Que oído el ingeniero consultor, como corresponde, el Poder Ejecutivo tendría los elementos de juicio necesarios para fijar los términos de la controversia, ya que es indudable existe una divergencia entre la opinión de los técnicos del Ministerio de Obras Públicas y los de la Dirección y Administración de Desagües;

15. Que no sería prudente lanzarse a la continuación de las obras con el plan de la Dirección, lo que impondría, según ésta, un gasto aproximado de nueve millones de pesos moneda nacional, sin tener la seguridad de que, haciendo esa nueva erogación, quedaría solucionado el problema;

16. Que no sería, por otra parte, oportuno dejar de lado ese trabajo, en que se ha gastado cerca de cincuenta millones de pesos moneda nacional, para variar ahora el plan y lanzarse a uno nuevo, que impondría otras obras y gastos considerables, sin hacer estudios que permitan abrigar las seguridades expresadas anteriormente;

17. Que se trata, por consiguiente, de resolver un problema técnico y de vital importancia, por la magnitud de la obra, los intereses que afecta, los recursos invertidos y los que será necesario proveer;

18. Que las situaciones de hecho creadas por las últimas inundaciones, las que se han vinculado a las obras de desagüe y a su eficacia, han sido atendidas por este Superior Gobierno, con las medidas urgentes reclamadas por las circunstancias; pero es evidente que esas medidas, si bien tienden a solucionar dificultades transitorias y estados inconvenientes, no resuelven ni pueden resolver el problema fundamental que se plantea, relativo a la eficacia de lo hecho y a lo que debe hacerse para el porvenir;

19. Que la solución de un asunto tan importante debe ser preocupación primordial del Gobierno, el que debe tender a que se explique de la manera más completa cuáles son los motivos de los desastres actuales frente a las obras de desagües, cuáles serán las responsabilidades contraídas y cuáles los medios de asegurar para más adelante la tranquilidad de las poblaciones afectadas con obras que realmente llenen los fines para los cuales se destinaron importantes erogaciones y sacrificios;

20. Que estas informaciones sólo pueden ser proporcionadas por técnicos de conocida preparación, que aconsejen al Gobierno e indiquen lo que, en su concepto, sea conveniente, después de amplia discusión.

Por tanto, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

1º Nómbrase a los ingenieros Carlos Wauters, J. A. Waldorp y Agustín Mercau para que, constituídos en comisión, informen al Poder Ejecutivo sobre los siguientes puntos:

a) Si el plan general de desagües, llevado a cabo en su mayor parte por la Dirección y Administración de Desagües, es eficiente para llenar los fines que motivaron la ley de 24 de Septiembre de 1900;

b) Si las inundaciones actuales han sido aminoradas por las obras construídas y en servicio, o si éstas han contribuído en alguna parte a perjudicar determinadas localidades;

c) Para el caso que el plan de ejecución no resultase eficiente, cuál sería el sistema que debería adoptarse para las obras definitivas;

d) Cuáles serían los medios más rápidos y eficaces para la evacuación de las aguas que invaden las zonas bajas de la región poblada inundable.

2º A los objetos indicados, la Comisión se proveerá de todos los antecedentes y se informará de los que ya existen en poder del ingeniero consultor del Ministerio de Obras Públicas, ingeniero don Julián Romero; del de la Dirección de Hidráulica, don Andrés Claps; del de la Dirección del Mapa Topográfico, doctor Santiago Roth, y de la Dirección y Administración de Desagües, que podrá designar un técnico que la represente ante la Comisión, para dar los informes del caso.

3º La Comisión podrá requerir de las oficinas los datos que considere necesarios y podrá llamar a sus reuniones a los funcionarios antes designados.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 6 de 1913.

Visto la presente renuncia, y

CONSIDERANDO:

1º Que ella se funda en una divergencia de carácter técnico, sosteniéndose por el dimitente que ha habido error en el plan de las obras de desagüe ya efectuadas;

2º Que actualmente se encuentra en estudio la cuestión relativa a la eficacia de las obras realizadas y a la forma de continuarlas de manera tal que se asegure el éxito de las mismas;

3º Que con el propósito de evitar la modificación del estado actual e impedir la destrucción de lo hecho, se han tomado ya medidas que tienden a impedir perjuicios de las obras realizadas y a la conservación de materiales, plantel e instalaciones;

4º Que estando, por consiguiente, en estudio la orientación que ha de darse en definitiva a las obras de desagüe, es conveniente la permanencia de los miembros de la Comisión Administradora, bajo cuya dirección se han realizado aquéllas hasta la fecha;

5º Que, lejos de ser inconveniente la expresión de opiniones, la circunstancia de encontrarse la cuestión en estudio, demuestra la conveniencia de que todos sean oídos, para descubrir la verdad.

Por tanto, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

No aceptar la renuncia presentada por don Alberto E. Castex, de miembro de la Dirección y Administración de Desagües.

Comuníquese y archívese.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

INUNDACIONES

La Plata, Agosto 22 de 1913.

CONSIDERANDO:

1º Que las abundantes lluvias caídas a cortos intervalos en estos últimos tiempos, han traído como consecuencia la situación afligente de varias poblaciones de la Provincia, donde sus moradores se han visto obligados a hacer abandono de sus hogares, con las consiguientes pérdidas de los elementos indispensables para la vida;

2º Que mientras la Honorable Legislatura sancione la ley que actualmente se tramita, con el fin de proveer de los medios

que las circunstancias reclaman, es deber del Gobierno procurar remediar en lo posible la situación afligente en que se encuentran en los actuales momentos la vida y seguridad de los habitantes de esa zona de la Provincia;

3º Que el Gobierno se ha preocupado ya de llevar los socorros necesarios a las poblaciones damnificadas en forma de ropas y alimentos a los que han quedado sin hogar, poniendo las policías al servicio de estas necesidades con la urgencia requerida.

Por todo ello, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Autorízase a la Jefatura de Policía, para proveer de ropas y alimentos a las familias que se encuentren en la situación referida, ya sea directamente o por medio de sus comisarías respectivas, según lo reclamen las circunstancias.

Art. 2º Autorízase a la comisión popular de socorros de Maipú, para invertir hasta la suma de dos mil pesos moneda nacional en la provisión de ropas y alimentos a las familias y personas damnificadas por las inundaciones.

Art. 3º Hágase saber a las municipalidades de Maipú, General Alvear, Olavarría, Tapalqué, General Guido, Dolores, Ayacucho y General Pueyrredón, que las comisarías locales tienen autorización para efectuar los gastos que origine el cumplimiento del presente decreto.

Art. 4º Para dar cumplimiento a lo dispuesto en los artículos anteriores, cada uno de los ministerios entregará de sus eventuales, la cantidad de cinco mil pesos moneda nacional ($ 5000 m/n), los que serán reintegrados una vez que la Honorable Legislatura dicte la ley en tramitación.

Art. 5º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 22 de 1913.

Por los fundamentos del decreto número 550, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Acordar a la Municipalidad de Ayacucho un subsidio pecuniario de mil pesos moneda nacional ($ 1000 m/n), con destino a socorrer los damnificados por las inundaciones, sin perjuicio del suministro de víveres y ropas de que está encargada la Policía.

Art. 2º Por el habilitado del Ministerio de Gobierno se girará a dicha Municipalidad la suma de referencia, a cuyo efecto se librará la orden correspondiente.

Art. 3º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 24 de 1913.

Vistos los telegramas en que el Comisionado del Poder Ejecutivo en la ciudad de Dolores, hace saber la situación de esa ciudad, sus pobladores y la campaña de la misma, y

CONSIDERANDO:

1º Que las noticias recibidas de Dolores y otros puntos de la región inundada determinaron se dictasen por el Departamento de Gobierno dos decretos de fecha 22 del corriente, a que se enviasen dos trenes especiales con ropas y elementos y a que se encargase al señor Fiscal de Estado, doctor Manuel F. Gnecco, para que, acompañado por el director de Hidráulica y el personal necesario, se trasladara a Dolores y tomara las medidas necesarias para poner en cuanto fuera posible, a cubierto a tanta población de los efectos de las inundaciones que la azotan;

2º Que las noticias recibidas hacen saber que el señor Fiscal de Estado ha iniciado el cumplimiento de su misión, trasladándose a la región azotada por las aguas y disponiéndose a tomar las medidas más indispensables;

3º Que es necesario facilitar la acción del Comisionado del Poder Ejecutivo, confiriéndole las autorizaciones del caso, para que pueda llenar su misión de la manera más completa.

Por tanto, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de ministros —

DECRETA

Art. 1º Autorízase al señor Comisionado Fiscal de Estado, doctor Manuel F. Gnecco, para que tome las medidas que considere del caso, a los efectos de poner a la ciudad de Dolores y a su campaña a cubierto de las inundaciones que la azotan.

Art. 2º Autorízasele, asimismo, para que requiera de la Policía y de la Dirección y Administración de Desagües el auxilio y cooperación que le sea preciso, en forma de personal y demás elementos.

Art. 3º El director de Hidráulica, ingeniero don Andrés Claps, quedará a las órdenes del Comisionado mientras éste permanezca en Dolores.

Art. 4º Autorízase al mismo Comisionado, doctor Gnecco, a realizar los gastos indispensables, para lo cual podrá, en caso necesario, tomar dinero del Banco de la Provincia, girando contra este Gobierno.

Art. 5º El Comisionado se servirá completar las medidas a tomarse y gastos a hacer, telegráficamente, siempre que fuera posible, pudiendo si la urgencia lo requiere, tomar las medidas directamente.

Art. 6º Hágase saber al señor Comisionado, comuníquese y dése al Boletín Oficial y Registro Oficial.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO), A. ECHAGÜE.

Por los fundamentos del decreto número 550, el Poder Ejecutivo —

DECRETA

Art. 1º Acordar a la Municipalidad de Pila la suma de mil pesos moneda nacional, con destino a socorrer a los damnificados por las inundaciones, sin perjuicio del suministro de víveres y ropa, de que está encargada la Policía.

Art. 2º Por el habilitado del Ministerio de Gobierno se girará a dicha Municipalidad la suma de referencia, a cuyo efecto se librará la orden correspondiente.

Art. 3º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

MUNICIPALIDAD DE DOLORES SOBRE INUNDACIONES

La Plata, Agosto 26 de 1913.

Visto el telegrama precedente, y

CONSIDERANDO:

1º Que el Comisionado, Fiscal de Estado, doctor Manuel F. Gnecco, encuentra, debidamente asesorado por el director de Hidráulica, que es urgentísimo el corte del médano a ambos lados del arroyo Ramírez, junto a su cauce, para aliviar los efectos de la inundación que actualmente sufre Dolores;

2º Que el envío del Comisionado y del técnico referido se ha hecho precisamente para que se pudieran conocer directamente las medidas de urgencia que la situación requería;

3º Que tratándose de un caso de fuerza mayor que, al propio tiempo compromete valiosos intereses, pone en peligro la vida y seguridad de los habitantes de parte de la zona inundada, es deber del Gobierno proveer a las medidas que requieren con urgencia los intereses generales, aun cuando con ello pudiera comprometerse determinados intereses particulares.

Por tanto, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º Autorizar al Comisionado, doctor Manuel F. Gnecco, para que disponga la apertura del médano a ambos lados del Arroyo Ramírez, junto a su cauce.

2º Hágase saber al señor Comisionado referido, a la Jefatura de Policía y al Intendente Municipal de Dolores.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 28 de 1913.

Atento la precedente comunicación telegráfica del Comisionado del Gobierno en Dolores, Fiscal de Estado, doctor Manuel F. Gnecco, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Autorizar a dicho funcionario para romper el terraplén del lado norte del canal número 9, a la altura de Las Víboras, si así lo creyese conveniente.

Hágase saber a quienes corresponda.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Comisión a que se refieren los decretos que siguen, se constituyó por invitación del Ministro de Obras Públicas a cargo interinamente de la cartera de Gobierno. Se celebró con tal motivo una numerosa reunión en el salón del Ministerio de Gobierno resultando elegidos: Presidente, el señor obispo J. N. Terrero; Vices, los señores Juan J. Atencio, Luis Monteverde y Adolfo Lascano; Secretarios, los señores Adolfo Cortés, W. Pividal y C. Servente y Tesorero, el señor Ure; el Ministro de Obras Públicas fué designado Presidente honorario.

La Plata, Agosto 26 de 1913.

Atento la nota del señor Vicepresidente de la Comisión Central de Auxilios a los damnificados por las inundaciones en el sur de la Provincia, por la que manifiesta la forma en que ha quedado constituída, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

1º Reconocer a dicha Comisión en la forma en que ella se ha constituído.

2º Hacer saber a la misma que el Poder Ejecutivo le prestará todo el concurso que le fuera solicitado.

3º Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Agosto 29 de 1913.

Con el fin de cooperar al mejor cometido por la Comisión de Auxilios pro inundados, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE

Dirigir nota a la empresa del Ferrocarril del Sud, para que transporte por cuenta del Gobierno las cargas y encomiendas que remita esa Comisión, haciéndole presente que las cuentas respectivas deberá presentarlas al Ministerio de Obras Públicas, para ser abonadas con fondos especiales destinados a ese objeto.

Comuníquese, etc.

ORTIZ DE ROZAS.
RODOLFO MORENO (HIJO).

EXPLICACIONES DEL SEÑOR MINISTRO CONTESTANDO LA INTERPELACIÓN PROMOVIDA POR EL SEÑOR DIPUTADO JOFRÉ. EL INTERPELANTE Y LA CAMARA SE DAN POR SATISFECHOS.

Sr. Presidente — De acuerdo con la resolución de la Honorable Cámara, se pasará a considerar el pedido de informes hecho al Poder Ejecutivo.

Señor Ministro: La Honorable Cámara, a indicación del señor diputado Jofré, resolvió invitar al señor Ministro a concurrir a esta sesión, a objeto de que se sirva informar sobre las medidas que ha tomado el Poder Ejecutivo con motivo de las recientes inundaciones en la Provincia. Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Con viva complacencia me he apresurado a concurrir ante la Honorable Cámara, para expresar cuáles son las medidas que el Poder Ejecutivo ha tomado por intermedio del Departamento de Gobierno, a los efectos de salvar, en cuanto fuera posible, a los pobladores de

las regiones inundadas, de la situación afligente que se les ha creado con motivo de los hechos que son del dominio público.

Desde que se iniciaron estas últimas lluvias, se empezaron a recibir, tanto en el Departamento de Gobierno como en el de Obras Públicas, telegramas de las autoridades, y aun de particulares, denunciando situación tan afligente. El señor Gobernador tomó medidas en el sentido de ordenar a la Jefatura de Policía y a las comisarías seccionales de los partidos, para que proveyeran de los socorros más inmediatos a las personas que encontraran privadas de hogar y de abrigo con motivo de las inundaciones ocurridas; y esas medidas han sido acentuadas con actos de gobierno concretados en dos decretos que se han dictado en la fecha.

Lo primero que se ha hecho ha sido despachar un tren especial a Alvear, y que ha salido anoche, llevando al Comisario de Ordenes de la Policía, a otro Comisario y a un personal lo más completo que ha sido posible conseguir, con alimentos, ropas, ropas de abrigo y la autorización para que, no sólo las personas que fueran en ese tren, sino también los comisarios de los partidos en los cuales haya gente en la situación que he expuesto, los provean de alimentos y vestidos necesarios.

Como las vías no estaban expeditas, ha sido necesario despachar otro tren especial, que, según noticias que tiene la Jefatura de Policía, ha llegado hasta Maipú a las 4, e inmediatamente de llegar se principiaron los auxilios.

A esos mismos efectos, y para el salvataje de las personas que pudieran encontrarse en peligro, se han alistado todos los botes que fué posible encontrar en La Plata; se han sacado los del Lago, los del Jardín Zoológico y se han pedido otros al Apostadero de La Plata, el cual ha ofrecido su cooperación para salvar, también, de esa situación a las personas que necesiten los auxilios del Gobierno.

Esta noche va a partir otro tren, con destino a Guido y Parravicini, con el mismo objeto; un tren especial también, que lleva los mismos socorros en ropas y alimentos, y una provisión de botes para el salvataje de las familias.

Debe agregarse a esto, que en el decreto del Gobierno no sólo se ha autorizado a la Policía para proveer de ropas y alimentos a las familias que se encuentren sin hogar, sino que

se ha autorizado, donde se ha constituído una Comisión popular de socorros, como ocurre en el pueblo de Maipú, se ha autorizado, decía, a que se le entregase una suma de dinero.

También se ha entregado una suma análoga a la Intendencia de Ayacucho; y donde no existían comisiones constituídas, que es lo que sucede en la mayoría de los partidos, se ha ordenado directamente a los comisarios de policía que provean a todas las necesidades, y por medio del telégrafo se ha hecho saber a las municipalidades de Alvear, Lobería, Tapalqué, General Guido y General Pueyrredón, que los comisarios de policía tienen autorización para sufragar los gastos que origine el cumplimiento del decreto del Poder Ejecutivo.

Como hay una ley en tramitación de la Legislatura y no tiene el Poder Ejecutivo fondos de que disponer, se ha resuelto que cada uno de los Ministerios concurra con una parte de sus eventuales, y que, una vez sancionada la ley en trámite, se reintegren los fondos que entreguen.

Como se ve, dentro de lo que puede el Poder Ejecutivo disponer, se han tomado todas las medidas urgentes que el caso requiere.

Si los señores diputados tienen otras indicaciones que hacer, tendré el mayor gusto en atenderlas. *(¡Muy bien! ¡Muy bien! en las bancas).*

Sr. Jofré — Pido la palabra.

Al fundar esta minuta, llamada de interpelación, manifesté que ella podía reducirse a límites más modestos y que era un simple pedido de informes al señor Ministro de Obras Públicas, a fin de que la Cámara estuviera habilitada en cualquier momento para sancionar un proyecto tendiente a subsanar los perjuicios producidos por la inundación.

Me felicito una vez más, de haber llamado al señor Ministro, porque me he convencido de que el Poder Ejecutivo ha adoptado todas las medidas del caso para remediar la deplorable situación de los habitantes de toda esa zona, y creo que no ha de omitir esfuerzo para llevar todo el auxilio necesario a los mismos.

Por mi parte, pues, me declaro satisfecho ampliamente con las explicaciones que acaba de darnos el señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas — No sólo es exacto lo que

expresa el señor diputado Jofré, de que el Poder Ejecutivo no ha de omitir esfuerzo para aliviar esa situación, sino que me complazco en advertir que, si no hubiera estado a cargo de dos carteras y ocupado en asuntos de importancia que demandan toda mi atención y que no me permiten alejarme de La Plata; si no hubiera sido eso, repito, habría concurrido personalmente a llevar el auxilio a las personas que se encuentran afligidas por la situación del momento.

Con esto sólo puede comprender la Cámara el empeño que tiene el Poder Ejecutivo en todo lo que se refiere a esta situación, y la verdad que hay cuando dice que no ha de omitir esfuerzo para remediarla.

Sr. Presidente — No haciendo ningún señor diputado uso de la palabra, la Presidencia declara terminada la interpelación.

— Se retira del recinto el señor Ministro de Obras Públicas.

HIGIENIZACIÓN DE LA LECHE

CREMERÍAS

Sr. Presidente — Según resolución del Honorable Senado, debe tratarse en particular el proyecto de cremerías a base de sociedades cooperativas.

La Plata, Junio 17 de 1913.

Al Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Agricultura y Ganadería ha tomado en consideración el proyecto de ley del señor senador Quesada, por el que se establece que gozarán de beneficios y excepciones las cremerías que se constituyan a base de sociedades cooperativas; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en particular.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

E. A. Garay, José M. Llobet, Pedro T. Pagés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Desde la promulgación de la presente ley, los establecimientos industriales de cremerías que se constituyan a base de sociedades cooperativas, instalando fábricas para la elaboración de quesos, manteca y leche condensada y en polvo, gozarán de los beneficios y excepciones que determina la presente ley, siempre que aquéllos se sujeten a las obligaciones que la misma les impone, debiendo, además, someterse a las prescripciones siguientes:

a) Constituirse en sociedad popular cooperativa.

b) Manifestar al Poder Ejecutivo que se acogen a los beneficios de esta ley y a las disposiciones de su decreto reglamentario.

c) Tener por lo menos un capital inicial no menor de *trescientos mil pesos moneda nacional.*

d) Aceptar la inspección fiscal de uno o más médicos veterinarios que comprueben frecuentemente estar inmunizadas de la tuberculosis y cualquier otra enfermedad infecciosa, las vacas que provean de leche a los establecimientos.

e) Tener, como término medio, un consumo diario no menor de diez mil litros de leche, destinada a la elaboración de los productos de la fábrica.

f) Obligarse a elaborar productos finos de primera calidad, procurando que los de las queserías imiten, en cuanto sea posible, el tipo de los quesos extranjeros de mayor aceptación, o bien los tipos nacionales extra. Se excluye totalmente de estas fábricas la elaboración del queso ordinario llamado criollo.

g) Pasteurizar la leche que ofrezcan a la venta pública.

Art. 2º Las sociedades cooperativas que se acojan a los beneficios de esta ley, deberán, además, someterse a todas las disposiciones vigentes sobre la materia, y a las de carácter general que se dictaren sobre estos establecimientos, en cuanto se refieran a su higienización, policía e higiene sanitaria animal.

Art. 3º Las fábricas y los productos elaborados en las cooperativas amparadas por esta ley, serán inspeccionados periódicamente por el inspector sanitario a que se refiere el inciso *d)* del artículo 1º. Los productos serán oportunamente sellados por el inspector, a objeto que el consumidor esté garantido de que su fabricación ha sido efectuada con leche inmune de tuberculosis.

Art. 4º Autorízase al Poder Ejecutivo para que, durante el término de diez años, a contar desde la instalación de la primera fábrica constituída al amparo de esta ley, reconozca a favor de las sociedades cooperativas que se constituyan, los siguientes beneficios y exenciones que la Provincia les acuerda:

a) Exención absoluta de toda clase de impuestos provinciales y municipales.

b) Concesión de una prima de 0,0025 por cada litro de leche que la fábrica destine a la elaboración de quesos, manteca o leche en polvo, siempre que el término me-

dio diario de consumo del establecimiento no sea menor de 10.000 litros, ni mayor de 20.000. Si el consumo de la fábrica excediese de esa cantidad, la demasía o exceso se liquidará a razón de 0,0015 por cada litro.

Art. 5º Para optar a los beneficios de la presente ley, las sociedades cooperativas deberán presentar al Ministerio de Obras Públicas una solicitud en la que expresen su conformidad con la misma, acompañando los planos y memorias descriptivas de la fábrica que proyecten construir, en la cual se fijará claramente su capacidad productiva y la calidad de los diferentes productos que se propongan elaborar.

Art. 6º El Poder Ejecutivo fijará y pagará mensualmente, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, los sueldos que gocen los médicos veterinarios inspectores, deduciendo oportunamente su importe de la prima que pudiera corresponderles a las sociedades acogidas a esta ley, y de acuerdo con la capacidad productiva de cada fábrica.

Art. 7º Cuando el Poder Ejecutivo compruebe que la producción de las sociedades cooperativas establecidas y acogidas a esta ley, llena las necesidades del consumo interior y atiende debidamente las exigencias de la exportación, podrá suspender los efectos de la presente ley, en cuanto se refiere a la creación e instalación de nuevas cooperativas.

Art. 8º Comuníquese, etc.

Héctor C. Quesada.

PROYECTO PRESENTADO A LA COMISIÓN DE AGRICULTURA Y GANADERÍA DEL HONORABLE SENADO, POR EL SEÑOR SENADOR MARIANO H. DE LA RIESTRA, EN SUBSTITUCIÓN DEL PRIMITIVO.

Art. 1º Declárase obligatoria en todas las ciudades o pueblos de la Provincia mayores de cinco mil (5000) habitantes, la higienización de la leche proveniente de los tambos rurales en la forma en que indicará el Poder Ejecutivo en el decreto reglamentario.

Art. 2º Las fábricas que se establezcan con tal objeto tendrán que ubicarse en el radio del municipio y constarán de todas las maquinarias y aparatos necesarios para la higienización de la leche, fabricación de manteca y demás condiciones que el Poder Ejecutivo indique en el decreto reglamentando la presente ley.

Art. 3º Instaladas en la localidad una o varias fábricas, toda la leche destinada al consumo de la población se llevará directamente a estos establecimientos, donde bajo el control que determine el Poder Ejecutivo será higienizada.

Las leches agrias, adulteradas, de mal gusto u olor, etc., serán decomisadas y utilizadas exclusivamente para la preparación de manteca u otro producto industrial, según los casos.

Art. 4º Las fábricas que se establezcan y funcionen en las condiciones indicadas por el Poder Ejecutivo serán exoneradas de todo impuesto municipal y provincial, creado o por crearse durante diez años. Dicha exoneración comprenderá:

1º Los edificios que se construyan expresamente para esas instalaciones, las maquinarias, útiles y demás objetos que los constituyan.

2º Los tambos y cremerías que provean de leche y crema a dichos establecimientos.

3º Los carros de la fábrica destinados a la recolección de la materia prima.

4º El expendio de sus productos en el territorio de la Provincia.

5º Los impuestos o derechos que deben abonarse para la constitución de sociedades anónimas o cooperativas y por el capital girado durante el año.

Art. 5º Las mismas franquicias serán concedidas a los establecimientos que fuera del radio del municipio fabriquen manteca, queso, hielo y exploten cámaras frigoríficas para la conservación de aves, huevos, frutas, hortalizas, caza, pesca, etc., y en las condiciones que el Poder Ejecutivo determine en el decreto reglamentario.

Art. 6º Si transcurrido un año después de la promulgación de esta ley no se hubiera establecido ninguna fábrica o no se hubiera asegurado la venta de leche higienizada para el consumo de la población en las localidades indicadas por el artículo 1º,

el Poder Ejecutivo iniciará inmediatamente gestiones con la Municipalidad del partido correspondiente, para obtener la formación de una sociedad por acciones cooperativa mixta, con parte del capital social municipal y la otra parte de acciones colocadas entre los productores y expendedores de leche, debiendo ser la Municipalidad, en tal caso, ajena por completo a toda ingerencia administrativa y teniendo el solo rol de amplia inspección y contralor técnica y administrativa.

La Municipalidad podrá, para conseguir el capital necesario, imponer un impuesto en la forma indicada por el artículo siguiente.

Art. 7º En caso de que por los medios indicados en el artículo anterior no se pudiera llegar tampoco a resultados positivos, queda facultado el Poder Ejecutivo para celebrar convenios con las municipalidades y por los cuales él supla el capital totalmente en la medida y forma posible que convenga, y queda asimismo facultado para celebrar contratos con los concejos municipales a efecto del establecimiento de un impuesto de *un cuarto* o *décimo de centavo* al litro de leche de consumo, y para establecer también la forma de su percepción y garantías consiguientes hasta cubrir el anticipo efectuado.

En este caso dicho establecimiento será administrado por un delegado del Poder Ejecutivo, y una vez cubierto el capital invertido pasará, con todas sus instalaciones, a ser propiedad municipal.

Art. 8º En el caso de introducción y venta clandestina de leche que no haya sido sometida a la higienización, o de fraudes cometidos antes o después de esta operación, se procederá al decomiso del producto y se aplicará al infractor una multa de cincuenta (50) pesos la primera vez y de cien (100) por cada reincidencia.

Tratándose de fraudes cometidos por las fábricas, éstas abonarán una multa de doscientos (200) pesos, y le serán suprimidas las franquicias especificadas por el artículo 41, procediéndose a su clausura en caso de reincidencia.

Art. 9º El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 10. Comuníquese, etc.

Mariano H. de la Riestra.

— En discusión el artículo 1º.

Sr. de la Riestra—Tanto el proyecto del señor senador Quesada como el del que habla, son perfectamente conocidos. La consideración de este asunto ha quedado aplazada con el objeto de oir la opinión del Poder Ejecutivo. El señor Ministro se encuentra presente, y hago indicación para que pasemos a oir las manifestaciones con que quiera favorecernos.

Sr. Presidente — Eso iba a manifestar la Presidencia al señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Ministro de Obras Públicas — El Honorable Senado ha tenido una gentileza que me obliga, al haber postergado la discusión de estos dos asuntos para oir la opinión del Poder Ejecutivo, y esto es doblemente agradable, por cuanto se trata de dos proyectos de alta trascendencia para los intereses generales de la Provincia.

El proyecto del señor senador de la Riestra, que, como acaba de decirlo su propio autor, es bien conocido, fué presentado en el año 1911, proponiendo en síntesis una subvención a las sociedades cooperativas o empresas destinadas a explotar la higienización de la leche y sus derivados, y a la conservación de ciertos productos enumerados en el mismo. Para esto se preveía la constitución de sociedades cooperativas por iniciativa particular; y fracasando éstas, después de un año de dictada la ley, se establecerían oficialmente o en combinación con las municipalidades en cuanto fuera posible. La gestión sería obra exclusiva del Gobierno de la Provincia, el que anticiparía fondos que serían cubiertos por un impuesto sobre la leche.

El proyecto, que fué acompañado de un erudito informe que hace honor al señor senador de la Riestra, está propiciado por la Sociedad Rural Argentina en una nota altamente halagadora para su autor.

En cuanto al proyecto del señor senador Quesada, que no se funda como el anterior en razones de salubridad pública sino en motivos de fomento a las industrias, y que tiene un aspecto diferente aunque tan simpático como el anterior, acuerda beneficios a las cremerías que se constituyan en forma de

sociedades cooperativas. Entre ellas se mencionan la exención de impuestos provinciales y municipales, y además, una prima por cada litro de leche que se elabore en las condiciones que el proyecto determina.

Presentan, entonces, estos dos proyectos un problema científico y un problema financiero. Pero debe advertirse antes, que el proyecto del señor senador Quesada, aceptado por la Comisión e informado por el señor senador Pagés, dió motivo a que éste expresara que si bien la Comisión lo había aceptado en todas sus partes, se reservaba para cuando la discusión en particular se produjera, hacer algunas observaciones; siendo de notarse también que el proyecto del señor senador de la Riestra no ha tenido ese despacho de Comisión.

Decía antes, señor Presidente, que planteaban estos proyectos una cuestión científica y otra financiera. La científica, en cuanto establece la higienización de la leche. Porque si bien el proyecto del señor senador Quesada tiene como objeto principal el fomento de la industria, ha establecido diferentes cláusulas que deben llenarse por las empresas que se dediquen a esa industria, y relativas a su higienización; mientras que el proyecto del señor senador de la Riestra tiene en vista, según resulta de su texto y según las propias expresiones del autor, un problema de salubridad pública que es, sin duda alguna, de urgente resolución.

El proyecto del señor senador Quesada se pronuncia por un sistema de higienización, que es el de la pasteurización, mientras que el proyecto del señor senador de la Riestra no adopta un sistema determinado, diciendo tan solo que se procederá a la higienización de la leche, dejando seguramente a la reglamentación del Poder Ejecutivo la determinación del mejor de los sistemas para esa higienización.

Sabe el señor Presidente que los sistemas diversos para higienización, que es el primer problema que plantean estos proyectos que se traen al seno del Honorable Senado, son varios.

Tenemos, desde luego, una división general de sistemas; los que adoptan medios físicos o agentes físicos para esa higienización y los que adoptan medios químicos para llegar al mismo resultado. Los que aceptan agentes físicos para la hi-

gienización se subdividen a la vez en varias partes, teniendo en primer lugar los que se concretan a una temperatura que es necesario aplicar al producto y los que establecen la necesidad de la intervención de otros agentes físicos.

Los que se refieren a la temperatura, se dividen en dos secciones, que son los que propician la higienización por medio del frío, y los que sostienen la misma higienización por medio del calor.

No sé si el señor senador de la Riestra, al conectar en este proyecto la higienización de la leche con la cámara frigorífica, habrá pensado en la conveniencia de adoptar para la higienización el sistema del frío, o si habrá pensado, como antes enunciaba, dejar al criterio del Poder Ejecutivo la fijación de ese sistema al hacer las reglamentaciones respectivas.

Pero es de advertir que este sistema de enfriamiento como ideal de higienización, ha sido ya rechazado por las autoridades científicas, que encontrando, que si bien el enfriamiento detiene la descomposición y aletarga los microorganismos que se encuentran en el líquido, no produce la extirpación, y que inmediatamente que el producto vuelve a su situación normal, a la temperatura ambiente, recobran esos organismos toda su virulencia.

Los sistemas de calentamiento están reducidos a tres clases: primero la esterilización o sea el calentamiento a más de cien grados; segundo la ebullición, cuyo término sólo determina lo que significa, y en tercer lugar la pasteurización, sistema por el que se inclina el señor senador Quesada, y que consiste en un calentamiento a unos setenta grados y un enfriamiento a diez grados bajo cero, inmediatamente de producida la elevación de la temperatura. Son sistemas científicos muy discutidos. Sin embargo, comparto en este sentido lo que establece el proyecto, en cuanto señala este sistema como uno de los más prácticos en este momento, en que no se ha podido llegar a una cosa mejor, según la opinión más aceptada en el orden científico.

Se le señala, desde luego, al sistema de pasteurización de la leche este inconveniente científico: que si bien produce la extirpación del microorganismo en el momento en que se produce la elevación de la temperatura, no extirpa los gérmenes

del mismo, los *esporos*, como dicen las personas que se han ocupado de estas cosas, y que inmediatamente que la leche vuelve a la temperatura ambiente para ser absorbida, los esporos germinan y vuelve otra vez a infectarse el líquido. Tampoco elimina en el líquido mismo la toxina, que es lo que determina el envenenamiento más eficaz y produce, por fin, alteraciones dentro de la materia misma, por el fenómeno del calentamiento, que le quitan una série de condiciones que el líquido debe tener.

Puede decirse con toda seguridad que casi ninguno de los componentes de la leche quedará sin alteración con la elevación de temperatura. La caseína comienza a sufrir un cambio a los 70°, y cuando se calienta sobre la temperatura de ebullición adquiere propiedades distintas a la de caseína original.

Las materias albuminosas se coagulan y, en parte, se destruyen, produciendo hidrógeno sulfurado; el azúcar de leche (lactosa) se carameliza parcialmente; la grasa se chamusca; las lecitinas y citratos, se destruyen; los fosfatos de cal se vuelven insolubles, y todas las benzinas y substancias análogas que hay en la leche son destruídas completamente. El producto se transforma de un modo completo.

Pero, a pesar de esto, señor Presidente, las opiniones científicas más generalizadas en este momento por los mismos químicos, algunas de las cuales son propiciadas por especialistas en la materia, como, por ejemplo, el profesor señor Budde de la Universidad de Copenhague, aconsejan la pasteurización como un sistema transitorio, hasta tanto se descubra otro más eficaz. En este sentido, agregaré que los otros agentes físicos, como los demás agentes químicos, no es posible que se adopten, y mucho menos en una ley, por cuanto no están aceptados en el orden científico.

No se les ocultan, sin embargo, a los mismos preconizadores los inconvenientes anotados antes, y sin resolver hizo uso de ellos; Tyndall ha propuesto lo que hoy se llama tindalización, o sean pasteurizaciones sucesivas.

En resumen, y para no cansar al Honorable Senado con transcripciones de opiniones científicas que aquí tengo y que los señores senadores seguramente conocen, el problema que se relaciona con el expendio y con el consumo de la leche, se reduce a tres cuestiones principales.

En primer término, el cuidado en la salud de los animales que han de proveer de ese producto, lo cual se debe hacer por medio de inspecciones veterinarias; en segundo lugar, la precaución en la adquisición del producto o sea en el ordeñe, y en tercer lugar, en la colocación de los mismos en vasijas esterilizadas.

Es claro que no sería posible con los sistemas actuales y, sobre todo, sin cargar con gastos extraordinarios a los tambos, hacer lo que se hace, por ejemplo, en el *Lactario de Versailles*, donde el ordeñe se produce en condiciones especiales; se procede a filtrar en los embudos y luego se coloca en vasijas esterilizadas, y recién, en esta forma y haciéndolo de inmediato, se procede a la expedición del producto, el cual va con todas sus calidades nutritivas y al propio tiempo con todas las precauciones necesarias para evitar infecciones.

Porque las experiencias científicas han comprobado cosas diversas. Desde luego, han dado lugar a que el examen químico produzca alteraciones profundas en las calidades alimenticias del producto, cuando se han hecho cambios de temperatura relacionados con el mismo y han dado lugar a que se observen irregularidades en las personas que la absorben cuando el producto ha sido cambiado, merced a influencias de temperatura. Hay experiencias muy curiosas hechas por profesores diversos, no sólo en personas, sino en animales, para comprobar que éstos, cuando han absorbido la leche cruda en condiciones higiénicas, se mantienen en un estado perfecto, y que, por el contrario, cuando han absorbido un producto cocido experimentan verdaderas irregularidades en el sistema digestivo; y esto ha hecho pensar en la necesidad de buscar sistemas de higienización que tiendan a conservar el producto en su integridad, sin hacerle alteraciones que pueden ser inconvenientes para la bondad del mismo.

Las experiencias de Behring, que atribuye el raquitismo en ciertos niños a la ingestión de leche cocida, son a este respecto concluyentes.

Luego el problema, bajo el punto de vista científico, es vasto; y como no sería conveniente dejar librada su reglamentación al Poder Ejecutivo, porque los hombres varían y las opiniones también, y podría quizá ser peligroso dejar librada a un de-

creto una cuestión de una importancia tan vital, me parece que es conveniente, con el apoyo de los autores de los proyectos, estudiar esta cuestión ampliamente.

El problema financiero que presentan los proyectos es también conveniente que se estudie con amplitud; porque se propone por el del señor senador Quesada una prima para la cual no está establecido el recurso; y por el del señor senador de la Riestra una subvención, para la cual está establecido el recurso; pero convendría fijar la forma de percepción del impuesto, en caso de sancionarse.

Creo por eso, señor Presidente, y en resumen, que las ideas vertidas por el señor senador Quesada y por el señor senador de la Riestra, son útiles y ventajosas. Más: creo que es necesario llevarlas a la práctica, porque son ideas que hacen honor al parlamento de la provincia de Buenos Aires, y por eso opino que estos dos proyectos de ley deben salir del Senado hechos en tal forma y estudiados de tal manera, que se impongan a la consideración pública.

Solicito, pues, no sólo el apoyo de los señores senadores, sino muy en especial el de los autores de los proyectos, para mandar uno y otro a la Comisión respectiva, con el encargo de producir su despacho para una próxima sesión, a fin de tener puntos de partida sólidos, perfectamente meditados. Y creo, también, que sería conveniente no concordarlos en forma tal que salga un solo proyecto de ley, porque ambos tratan de cosas completamente diferentes, como lo expresó muy bien el señor senador de la Riestra en su oportunidad.

De esa manera podrían resolverse bien los dos problemas planteados a que antes me he referido.

En una palabra, me propongo que se haga obra eficaz: es muy posible que el Senado accediera a la votación de uno o de otro proyecto y que mañana el Poder Ejecutivo resolviera su no aplicación, con lo que se conseguiría haber dictado una ley que no tuviera prácticamente éxito. Mientras que lo que conviene es llegar a la sanción de una ley en que el Poder Ejecutivo mire no solamente su aplicación como algo conveniente, sino como algo totalmente necesario; porque el problema de salubridad pública que ha planteado el señor senador de la Riestra, como el problema de una industria que está

un tanto abandonado y que ha planteado el señor senador Quesada, reclaman una resolución urgente.

La Comisión podrá asesorarse de los dos señores senadores, autores de los proyectos, a la cual le prestaría toda la colaboración que me fuera posible, no solamente con mi trabajo personal, sino con la ayuda eficaz de los asesores técnicos con que cuenta el Ministerio, poniendo todos los datos y el esfuerzo de éstos a disposición de la Comisión, para que en una sesión próxima pudiéramos tener con su despacho las bases necesarias para una votación en general.

Sólo me resta pedir al señor Presidente y a los señores senadores que disculpen la extensión que he dado a esta exposición, porque se trata de una cosa realmente interesante para la Provincia en general y para esta industria en particular.

Varios señores Senadores — ¡Muy bien! ¡Muy bien!

Sr. Quesada — Pido la palabra.

Después de las palabras pronunciadas por el señor Ministro, podríamos decir que casi estamos habilitados para tratar el asunto; pero la solicitud que ha hecho en sus últimas palabras, me inducen a aceptarla por mi parte con toda deferencia.

El Honorable Senado sabe bien que hace tiempo que estos proyectos están a estudio de la Cámara; pero el propósito del señor Ministro de contribuir a que esta industria se desarrolle efizcamente en la Provincia, previo un estudio concienzudo y eficiente, me hacen asentir con mucho gusto a su deseo.

Me ha complacido en sumo grado oir la declaración franca y decidida del señor Ministro, de que el Poder Ejecutivo quiere encarar este asunto con energía y decisión, para resolverlo en la forma más adecuada a los altos intereses que se van a legislar.

Sr. Garay — Pido la palabra.

Para manifestar en mi carácter de presidente de la Comisión de Agricultura, que ésta acepta complacida el procedimiento aconsejado por el señor Ministro para que este asunto pase nuevamente a estudio de la Comisión.

Sr. de la Riestra — Pido la palabra.

Yo también me adhiero en un todo a las manifestaciones que ha hecho el señor senador Quesada y a las que acaba de hacer el señor presidente de la Comisión de Agricultura, fe-

licitándome de contar con un colaborador tan distinguido, y que por el enunciado que acaba de hacer ha revelado haberse compenetrado de la magnitud y de la transcendencia del asunto de que se trata.

Creo que tanto mi distinguido colega el señor senador Quesada, como yo, en ningún caso podríamos hacer cuestión de amor propio como autores de los proyectos.

Una consideración de salud pública, ante la cual deben sucumbir todas las cuestiones pequeñas, debe inducirnos a hacer un proyecto que dé el resultado que todos anhelamos.

Varios señores Senadores — ¡Muy bien! ¡Muy bien!

Sr. Quesada — ¿De manera que quedaría fijada la sesión próxima para tratarlo?

Sr. Villanueva — Para la próxima sesión probablemente no, porque tal vez no haya tiempo para obtener todos los informes técnicos que se requieren.

Sr. Quesada — Yo hago la pregunta al señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Por mi parte, creo que, si no para la próxima, podría fijarse, por lo menos, una sesión dentro de quince días.

Sr. Quesada — Muy bien. Hago moción en ese sentido.

Sr. Presidente — La moción consiste en que el asunto vuelva a Comisión, y la Cámara lo trate en la segunda sesión que celebre, dentro de quince días.

Se votará en esta forma.

— Se vota y resulta afirmativa general.

HIGIENIZACIÓN DE LA LECHE

Sr. Presidente—Corresponde considerar en particular el proyecto de ley sobre higienización de la leche.

— Ocupa su banca en el recinto el señor Ministro de Obras Públicas, doctor Rodolfo Moreno (hijo).

PROYECTO DE LEY

Art. 1º Declárase obligatoria en todas las ciudades o pueblos de la Provincia mayores de cinco mil (5.000) habitantes, la higienización de la leche proveniente de los tambos rurales, en la forma en que indicará el Poder Ejecutivo en el decreto reglamentario.

Art. 2º Las fábricas que se establezcan con tal objeto tendrán que ubicarse en el radio del municipio y constarán de todas las maquinarias y aparatos necesarios para la higienización de la leche, fabricación de manteca, y demás condiciones que el Poder Ejecutivo indique en el decreto reglamentando la presente ley.

Art. 3º Instaladas en la localidad una o varias fábricas, toda la leche destinada al consumo de la población se llevará directamente a estos establecimientos donde bajo el control que determine el Poder Ejecutivo, será higienizada. Las leches agrias, adulteradas, de mal gusto u olor, etc., serán decomisadas y utilizadas exclusivamente para la preparación de manteca u otro producto industrial, según los casos.

Art. 4º Las fábricas que se establezcan y funcionen en las condiciones indicadas por el Poder Ejecutivo, serán exoneradas de todo impuesto municipal y provincial, creado o por crearse, durante diez años.

Dicha exoneración comprenderá:

1º Los edificios que se construyan expresamente para esas instalaciones, las maquinarias, útiles y demás objetos que los constituyan.

2º Los tambos y cremerías que provean de leche y crema a dichos establecimientos.

3º El expendio de esos productos en el territorio de la Provincia.

4º Los impuestos o derechos que deben abonarse para la constitución de sociedades anónimas o cooperativas o por el capital girado durante el año.

Art. 5º Las mismas franquicias serán concedidas a los establecimientos que fuera del radio del municipio fabriquen manteca o queso, hielo, y exploten cámaras frigoríficas para la conservación de aves, huevos, frutas, hortalizas, caza, pesca, etc., y en las condiciones que el Poder Ejecutivo determine en el decreto reglamentario.

Art. 6º Queda facultado igualmente el Poder Ejecutivo para autorizar y reglamentar el funcionamiento de tambos modelos, instalados en locales especiales, donde se efectúe el ordeñe y se expenda leche de vacas tuberculinizadas con todos los requi-

sitos de desinfección, antisepsia y demás exigencias que aseguren una absoluta pureza de la misma.

Art. 7º Si transcurrido un año después de la promulgación de esta ley no se hubiera establecido ninguna fábrica o no se hubiera asegurado la venta de leche higienizada para el consumo de la población, en las localidades indicadas por el artículo 1º, el Poder Ejecutivo iniciará inmediatamente gestiones con la Municipalidad del partido correspondiente para obtener la formación de una sociedad por acciones cooperativa mixta, con parte del capital social municipal y la otra parte de acciones colocadas entre los productores y expendedores de leche, debiendo ser la Municipalidad, en tal caso, agena por completo a toda ingerencia administrativa y teniendo el solo rol de amplia inspección y contralor técnico y administrativo.

La Municipalidad podrá, para conseguir el capital necesario, imponer un impuesto en la forma indicada por el artículo siguiente.

Art. 8º En caso de que por los medios indicados en el artículo anterior, no se pudiera llegar tampoco a resultados positivos, queda facultado el Poder Ejecutivo para celebrar convenios con las municipalidades y por los cuales él supla el capital totalmente en la medida y forma posible y que convenga, y queda asimismo facultado para celebrar contratos con los concejos municipales a efecto del establecimiento de un impuesto de *un cuarto* o *décimo de centavo* al litro de leche de consumo, y para establecer también la forma de su percepción y garantías consiguientes hasta cubrir el anticipo efectuado.

En este caso, dicho establecimiento será administrado por un delegado del Poder Ejecutivo; y una vez cubierto el capital invertido, pasará con todas sus instalaciones a ser propiedad municipal.

Art. 9º En el caso de introducción y venta clandestina de leche que no haya sido sometida a la higienización o de fraudes cometidos antes o después de esta operación, se procederá al decomiso del producto y se aplicará al infractor una multa de cincuenta (50) pesos la primera vez, y de cien (100) pesos por cada reincidencia.

Tratándose de fraudes cometidos por las fábricas, éstas abo-

narán una multa de doscientos (200) pesos, y les serán suprimidas las franquicias especificadas por el artículo 4º, procediéndose a su clausura en caso de reincidencia.

Art. 10. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 11. Comuníquese, publíquese, etc.

— Sancionado en general en la sesión del 22 de Enero de 1912.

Sr. Garay — Pido la palabra.

Como tuve el gusto de manifestar a la Honorable Cámara en la sesión anterior, por resolución de la mayoría de la Comisión de Agricultura y Ganadería se requirió la opinión del señor Ministro de Hacienda respecto de la parte financiera de este proyecto de ley de higienización de la leche, del señor senador de la Riestra, y del proyecto de fomento de las industrias del señor senador Quesada.

El señor Ministro de Hacienda ha dado su opinión por escrito. El expediente llegó hace un momento a la Comisión, y ésta no ha tenido tiempo de formular su despacho; pero quiero hacer presente a la Honorable Cámara que está de acuerdo con el pensamiento que informa ambos proyectos, y que ha resuelto, para que se puedan tratar en esta sesión, someterlos a la decisión de la Cámara, reservándose para cuando se traten los distintos artículos, hacer las observaciones que crea pertinentes.

Nada más.

— En discusión en particular el artículo 1º.

Sr. Pagés — Pido la palabra.

Para proponer un agregado al final de este artículo: «Y en los partidos de menor población de 5.000 habitantes donde se establezca una fábrica de pasteurización de la leche».

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Aun cuando en el seno de la Comisión he tenido oportunidad de expresar la opinión del Poder Ejecutivo acerca de este proyecto, y aun cuando al tratarse en general he dado en grandes lineamientos esa misma opinión, creo necesario al discutirse este primer artículo, expresar cuál ha sido el pensamiento del Poder Ejecutivo.

Se plantea con este proyecto una de las cuestiones que en

la actualidad preocupa a los higienistas, en forma más intensa.

La leche, que es un alimento de primera necesidad y que es, en la época inicial de la vida, el único suministrado a los niños, se ha obtenido entre nosotros en forma deficiente.

El ordeñe se hacía sin el examen previo del animal y sin exigir en el que lo efectuaba higiene alguna. Y como se realizaba a campo abierto, en el corral, al reparo de árboles o tapiales, o en establos mal cuidados, la infección del producto se producía, convirtiéndose en un veneno y no en un alimento.

El problema de la higienización requería entonces, ocuparse de la salud del animal, de la salud y condiciones del ordeñador, de la limpieza de los locales y de la esterilización de los envases en los que había de colocarse el producto limpio y libre de infecciones.

Pero como sería muy difícil reclamar esa higiene casi perfecta, que encarecería de manera notoria el precio de un artículo indispensable, se ha pensado en establecer la limpieza e higienización del producto de los tambos en fábricas de higienización.

Establecidas las fábricas, se han combatido sus sistemas y sobre todo se ha protestado contra el monopolio que significan, en cuanto se obliga con el régimen de las mismas, a todo productor a vaciar sus enseres en los tanques del establecimiento higienizador, a mezclar el líquido con el obtenido en todos los otros tambos, y a recogerlo para la venta después de sufridas las operaciones del filtrado, calentamiento y refrigeración.

El problema planteado en Buenos Aires y La Plata, ha sido resuelto en estas dos capitales, adoptando la pasteurización en forma obligatoria.

En Buenos Aires, una ordenanza conocida con el nombre de «Ordenanza Sommer», la ha establecido, habiendo sido la misma objeto de controversia y dado lugar a un proyecto que presentara el ex Director de la Asistencia Pública, doctor Palma, tendiente a su derogación.

El doctor Palma, que representó a nuestro país en el Congreso de Estokolmo, es partidario de la higienización, pero no

de la pasteurización. El distinguido facultativo, aceptando la definición del citado Congreso, fija las condiciones que debe tener la leche para ser expendida; requiere que no deje sedimentos en los filtros de algodón; exige la inscripción de las vacas en un registro llevado por la administración sanitaria y el nombre del producto en los envases.

Autoriza por consiguiente, la venta de leche cruda, siempre que sea limpia, no tenga adiciones de materias extrañas y conste la vigilancia sobre los animales productores.

El doctor Palma, en resumen, prescribe la pasteurización, pero sostiene la necesidad de higienizar, que fué lo que determinó el proyecto Sommer, convertido hoy en ordenanza.

Agitada la discusión encabezada generalmente por los lecheros, a quienes es más cómodo continuar vendiendo la leche sin controlar, aunque entreguen al consumo público un producto nocivo, el Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires requirió explicaciones al doctor Piñero, Director de la Asistencia Pública, quien en eruditas exposiciones publicadas por el mismo Concejo, establece sus puntos de vista, manifestándose en el momento actual partidario de la pasteurización que es, al decir de muchos técnicos, un mal necesario.

Su pensamiento se encuentra concretado en los párrafos de que me permito dar lectura:

«La pasteurización es hoy un método de saneamiento y de conservación de la leche, de primer orden; constituye un método profiláctico y es una fuente de beneficio para los industriales, permitiéndoles utilizar la leche proveniente de animales sospechosos y hasta enfermos, y de conservar su producto durante un tiempo más o menos largo. Los aparatos de pasteurización son suficientemente perfeccionados en la actualidad para asegurar un tratamiento rigurosamente científico en las leches contaminadas, y la difusión de estos aparatos, su precio relativamente poco elevado, permiten luchar victoriosamente contra la tuberculosis, la fiebre tifoidea y la gastroenteritis de los recién nacidos, enfermedades a menudo transmitidas y propagadas por la leche.

«Pasteurizada, rigurosamente contraloreada y protegida contra el fraude y las contaminaciones secundarias, la leche conserva, por decirlo así, íntegramente sus propiedades biológicas

y químicas; bajo el punto de vista bacteriológico, puede ser considerada como aséptica sin ser estéril. Todas estas consideraciones, justifican la clasificación de una leche como apta para la alimentación, pero evidentemente inferior a los dos tipos estudiados anteriormente».

Esos tipos a que se refiere el doctor Piñero son los provenientes de tambos modelos o de higienizaciones hechas en el mismo lugar de producción.

Puede afirmarse, a pesar de todo esto, que en la Capital Federal no se ha resuelto el problema y que actualmente la ordenanza Sommer aplicada sin rigor y violada en muchos casos, es objeto de controversias.

En La Plata, saben los señores senadores, que una ordenanza proyectada por el señor Comisionado Municipal y aprobada por decreto del Poder Ejecutivo, establece la pasteurización obligatoria, habiendo dado lugar a movimientos de protesta y a presentaciones, algunas de las cuales penden de solución en los Tribunales.

La higienización se practica en la forma habitual en establecimientos análogos, pudiendo asegurarse que se llenan todas las condiciones que las reglas prescriben para estas instalaciones.

La leche proveniente de los tambos, es volcada en tanques; el producto sufre un primer filtrado para desembarazarlo de las partículas de basura que contiene y pasa a las máquinas donde es sometida a un filtraje completo y a una temperatura que tiende a la eliminación de los microorganismos. Refrigerada después, es colocada en los envases rigurosamente esterilizados, los que se entregan sellados a los expendedores.

Es evidente, que este sistema no llena los ideales de la ciencia, no sólo porque la leche sufre alteraciones con el cambio de temperatura, sino por cuanto no se produce la eliminación de los esporos ni tampoco la de las toxinas. Pero, es indudable también, que ese producto así higienizado es superior al que no lo ha sido y se encuentra en condiciones de servir a la alimentación con mayores garantías.

Sin embargo, la exclusividad de la higienización conferida a las fábricas, tiene el inconveniente del monopolio, que provoca justas protestas, y el de quitar el estímulo al productor en el sentido de la mejora de su producto.

Si el tambero sabe, que una ley o una ordenanza, le impone la obligación de llevar la leche de su establecimiento a una fábrica en cuyo tanque debe volcarla para ser mezclada con la que procede de otros tambos y sometida a una operación uniforme, no se preocupará de mejorar su establecimiento, sino de obtener de cualquier manera la mayor cantidad de leche para llevarla a la fábrica y recogerla después higienizada. Se procuraría así una mayor garantía en el producto, pero se contrariaría el esfuerzo personal por la mejora del mismo.

El productor, carecería de horizonte, puesto, que cualesquiera que fuesen las condiciones de su establecimiento, el producto sería sometido a idéntico proceso.

Conviene, entonces, establecer la obligación de higienizar en fábricas el producto sucio, que será beneficiado con esa operación; pero exceptuar expresamente a los productores de leche, que se coloquen en condiciones de expenderla limpia, sin necesidad de pasar por la fábrica.

La regla entonces, debe ser la higienización en fábricas, con excepciones para los lecheros que tengan establecimientos modelos.

Con esta solución nadie podrá quejarse de un monopolio, puesto que todo lechero estará en condiciones de independizarse de la fábrica.

Lo que el Gobierno exige y tiene el derecho a exigir es que no se intoxique a la gente con un mal alimento y en este sentido todo esfuerzo es noble y toda medida es conveniente puesto que se trata de la salud pública.

Cuando la leche sea de procedencia ordinaria, esto es, cuando no se compruebe que el tambero la produce en forma especial, la higienización en la fábrica será obligatoria por motivos de profilaxia. Pero cuando el tambero quiera sustraerse a esa obligación, bastará que coloque su tambo en condiciones y se someta a la vigilancia de la autoridad.

En una palabra, la venta de leche cruda sólo se autorizaría en el caso de provenir de un tambo en condiciones, y cuando éste no lo estuviera, el productor tendrá que someterse a la fábrica.

El monopolio se rompe y los productores mismos serían los llamados a resolver el punto que les interesa, puesto que si

todos colocaran sus tambos en condiciones, la fábrica desaparecería.

El pensamiento que expreso, es así bien definido; sostengo la necesidad de declarar obligatoria la higienización de la leche en la Provincia y el sometimiento de la misma a la fábrica cuando el productor no se colocara en condiciones tales de profilaxia que aseguraran la bondad del producto.

Y pienso que si la Legislatura de la Provincia sancionara esta ley cuya iniciativa se debe al señor senador de la Riestra, se resolverá un problema de salud pública no sólo para la Provincia sino para la Capital Federal, que se provee en gran parte de nuestro Estado. Será por consiguiente la solución más completa de este problema de la higienización.

He terminado. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!)*

Sr. Secretario del Carril — Al artículo primero que se ha leído, el señor senador Pagés propone un agregado que la Comisión acepta, y que dice así: «En los partidos de menor población de cinco mil habitantes, en donde se establezca una fábrica de higienización de la leche».

Sr. Presidente — Se votará el artículo primero, con el agregado propuesto por el señor senador Pagés y aceptado por la Comisión.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Quesada — Haría indicación para que artículo que no se observara se diera por aprobado.

Sr. Presidente — Si hay asentimiento así se hará.

— En discusión el artículo 2°.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Propondría que se agregara a este artículo el siguiente párrafo: «Sólo podrán ubicarse fuera del radio del municipio con autorización especial del Poder Ejecutivo».

Porque en algunos casos podría ser conveniente conceder a establecimientos que estén fuera de un municipio la autorización para que higienizaran el producto que produjeran y no tuviesen la obligación de trasladarse a un pueblo inmediato a los efectos de la higienización.

Sr. Quesada — Muy bien.

Sr. de la Riestra — Aceptado.

Sr. Pagés — Efectivamente, hay muchas fábricas en la Provincia que están fuera de la población y que están en condiciones de llenar todas las obligaciones que impone esta ley, que podrían perfectamente acogerse a ella.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Tenía conocimiento de lo que manifiesta el señor senador Pagés, pues tengo en mi poder una lista completa de esa clase de establecimientos en la Provincia.

Sr. Presidente — Si no hay oposición se votará el artículo segundo en discusión, con el agregado propuesto por el señor Ministro.

Sírvase leerlo el señor Secretario.

Sr. Secretario del Carril — (Lee): «Sólo podrán ubicarse fuera del radio del municipio con autorización especial del Poder Ejecutivo».

— Se vota y resulta afirmativa.

— En discusión el artículo 3o.

Sr. Pagés — Pido la palabra.

Para proponer una modificación en este artículo.

Aquí se dice que «las leches agrias, adulteradas, de mal gusto u olor, etc., serán decomisadas y utilizadas exclusivamente para la preparación de manteca u otro producto industrial, según los casos».

A mi entender, señor Presidente, decir que estas leches agrias, adulteradas, de mal gusto u olor serán utilizadas en la fabricación de manteca y demás, me parece que sería malograr o destruir por completo el buen propósito que persigue esta ley, al consentir el empleo, en la condimentación de artículos para la alimentación, de leches en tales condiciones.

En ese sentido propondría la supresión de las palabras finales que dicen: «y utilizada exclusivamente para la preparación de manteca o otro producto industrial, según los casos».

Sr. de la Riestra — Pido la palabra.

El final de este artículo quizás se resienta de una redacción un tanto precipitada. Esto se refiere simplemente a las primeras palabras del párrafo, es decir, «leches agrias», puesto que no hay por qué malograr ese producto, que es perfecta-

mente utilizable para transformarlo en manteca, y en cuya forma no es nocivo para la alimentación.

La mente del autor del proyecto no ha sido referirse a las leches adulteradas, de mal gusto u olor, que nada tienen que hacer con las agrias.

Sr. Pagés — Es que yo, precisamente refiriéndome a las primeras palabras del artículo, es que propongo la modificación, porque justamente el empleo de las leches agrias en la fabricación de la manteca es lo que ha hecho desmerecer el artículo en Londres, nuestro principal mercado para ese producto.

De manera, pues, que para evitar todos estos inconvenientes y poder acreditar nuestros productos en el extranjero, es que propongo esta modificación, tratando de prohibir la utilización de estos elementos en la fabricación de manteca que hacen desmerecer su calidad, con perjuicio a nuestra industria y merma de la exportación.

Sr. de la Riestra — Por mi parte, no insistiré. No quiero hacer debate, pero debo afirmar que el ochenta por ciento de la manteca que se produce en el país se hace con esa leche agria, que no es nociva, como he dicho, y que no hay por qué desalojar de la fabricación y de la industria, siendo, como es, perfectamente utilizable.

Como he manifestado ya, no insistiré sobre el particular, aceptando la modificación que propone el señor senador.

Sr. Sáenz—Pido la palabra.

La misma discusión que se hace alrededor de este artículo, me hace pensar que no conviene que él quede en la forma en que está redactado.

Aquí dice que la leche en tales y cuales condiciones será decomisada. Y yo me digo: ¿por qué razón se ha de inutilizar un producto que, si no es apto para la alimentación, puede serlo para otras diferentes utilizaciones de la industria?

Me parece, pues, que sería sancionar una injusticia si aceptáramos el artículo en los términos en que está, puesto que es evidente que si el producto resulta en malas condiciones para el consumo, puede utilizarse en otro género de industria.

Sr. de la Riestra — Se podría quitar la palabra *manteca* y dejar que se utilice para otros productos.

Sr. Pagés — Se pueden utilizar con fines industriales.

Sr. Quesada — Con exclusión de la manteca.

Sr. Secretario del Carril — El segundo párrafo del artículo quedaría así: «Las leches agrias, adulteradas, de mal gusto u olor, etc., serán decomisadas y utilizadas exclusivamente para la preparación de productos industriales, según los casos».

Sr. de la Riestra — Así queda bien, tanto más cuanto que la reglamentación del Poder Ejecutivo determinará estos casos.

Sr. Sáenz — Mi pensamiento no es ese.

¿Por qué se ha de decomisar? ¿Por qué una fábrica ha de adquirir la propiedad de esa leche?

Sr. Peralta Alvear — Se podría decir *desestimar*.

Sr. de la Riestra—Encuentro muy conveniente esta palabra.

Sr. Presidente — Se votará el artículo con las enmiendas propuestas.

— Queda aprobado en estos términos:

«Las leches agrias, adulteradas, de mal gusto u olor, etc., serán desestimadas y utilizadas exclusivamente para la preparación de productos industriales, según los casos.»

— En discusión el artículo 4°.

Sr. de la Riestra —Quiero hacer en este artículo una última observación.

La Legislatura no tiene facultad para eximir de impuestos municipales.

Podríamos corregir el artículo estableciendo que el Poder Ejecutivo gestionará de las municipalidades iguales franquicias.

Sr. Quesada — Yo creo, al contrario, que la Legislatura tiene esa facultad. Y no veo por qué se ha de modificar el artículo.

A menos que el señor senador me demuestre que estoy en error, me afirmaría en la convicción que tengo de que la Legislatura puede exceptuar de impuestos municipales.

La discusión ya se ha hecho al respecto, y hasta el Congreso Nacional, al acordar concesiones de ferrocarriles, ha exonerado a las empresas del pago de contribuciones, no sólo nacionales, sino también provinciales y municipales.

Sr. Ceretti — Los Tribunales, sin embargo, han mandado hacer efectivos en esos casos el pago de impuestos municipales.

Sr. Quesada — No hay que confundir, señor senador; lo que

se ha mandado hacer efectivo no ha sido el pago de impuestos, sino de ciertos servicios de carácter municipal.

Sr. de la Riestra — Con la fórmula que propongo se evitará la cuestión constitucional, porque las teorías del señor senador tienen elementos que le son favorables y otros que le son adversos.

Yo que estoy convencido que por la Constitución carecemos de facultad para intervenir en lo que es propio de la jurisdicción de las municipalidades, y con el objeto de evitar toda discusión, he huído de los extremos; y colocándome en un medio práctico, me he decidido por la fórmula que he propuesto, esto es, porque el Poder Ejecutivo recabe de las municipalidades una franquicia igual a la que otorgue la Provincia.

Sr. Quesada — Es una fórmula de equidad, pero que no importa crear un derecho.

Pero no puedo ser más realista que el rey, y no tengo inconveniente en aceptar lo que propone el señor senador, tanto más cuanto que ya se siente la voz de algunas comunas quejándose de que se va a disminuir los recursos de las municipalidades...

Por lo pronto, ya tenemos la de Vicente López...

Sr. Gutiérrez — Independientemente de la Municipalidad de Vicente López, señor senador.

Sr. Quesada — La razón principal de esta excepción, es evitar que las municipalidades, por cuestiones nimias, estorben la creación e instalación de industrias de tanta importancia.

Pero, como he dicho, no insisto.

Sr. de la Riestra — Hemos votado varias leyes, ya por iniciativa del señor senador Quesada, ya por iniciativa del senador que habla, y hemos establecido una cláusula semejante. En todos los casos hemos invitado a las municipalidades a hacer esa concesión sin invadir sus atribuciones.

Si mediara en este caso una razón de salud pública, entonces sí; el poder central podría asumir la responsabilidad de una exoneración. Pero en el presente caso, ella no es una faz concurrente.

De manera que la mejor política a seguir, es de invitar a las municipalidades. Quizás obtengamos así mejores frutos, porque si impusiésemos la obligación, podrían recurrir a los tribunales y ganar el pleito.

La jurisprudencia que existe sobre el particular, entiendo que es diversa. Conozco casos de pavimentos hechos por municipalidades exonerados por ley provincial, en que se ha fallado reconociendo el derecho al cobro por parte de las municipalidades. Hay fallos también, en otros casos, favorables a la tesis que sustento.

Por eso mi proposición concilia todas las dificultades, puesto que procura obtener todas las ventajas posibles sin lesionar ningún derecho.

Sr. Quesada — En muchos casos, por la obstrucción que puedan hacer las municipalidades, dejaría de hacerse efectiva una ley llamada a prestar grandes beneficios a la Provincia.

Esta es la dificultad que yo noto si dejamos la cuestión sin resolver.

Mañana puede ocurrírsele a cualquier municipalidad dictar una ordenanza de impuestos gravando fuertemente la industria que va a crear esta ley, y tendríamos burlados sus propósitos.

Sr. Gutiérrez — No es posible; nunca lo han hecho.

Sr. Quesada — Es de esperar que no lo hagan, pero puede llegar el caso.

No digo que tengan la intención, pero no se me puede negar que la ley en esa forma queda sujeta al arbitrio de un poder inferior.

Sr. de la Riestra — Retiro la indicación.

Sr. Villanueva — Yo la recojo y pido que se suprima la exoneración y se substituya por la invitación a las municipalidades, que proponía el señor senador.

Creo que no conviene invadir las atribuciones dadas por la Constitución a las municipalidades.

Lo correcto es respetarlas y pedirles su concurso para los fines de esta ley.

Sr. Presidente — Se votará el artículo del proyecto y después el agregado.

Varios señores senadores — ¡No! ¡No!

Sr. Sáenz—Pido la palabra.

Voy a votar el artículo como viene propuesto.

Se trata de una ley que afecta los intereses generales de la Provincia de una manera especialísima; una ley que legisla sobre salud pública; y leyes de esta clase puede perfectamente

dictarlas la Legislatura, sin afectar en lo mínimo las facultades que la Constitución ha dado a las municipalidades.

Creo que es el artículo 99 el que tiene relación con este punto. El señor Secretario me hará el servicio de verificar.

Me parece que, para este caso, es de recordar las excepcionales facultades que tiene la Legislatura, cuando está de por medio el interés público de la Provincia; y nunca está más comprometido el interés general, como cuando se trata de la salud pública. Los fueros municipales no pueden ser obstáculo para que la Legislatura disponga lo que parezca más oportuno en el sentido de fomentar el interés general.

Sr. Secretario del Carril—El inciso 16 del artículo 99, dice: «Dictará todas aquellas leyes necesarias para el mejor desempeño de las anteriores atribuciones y para todo asunto de interés público y general de la Provincia, cuya naturaleza y objeto no corresponda privativamente a los poderes nacionales».

Sr. Sáenz — Tiene, por consiguiente, la Legislatura plena facultad.

Sr. Villanueva — ¿Si me permite el señor senador?

Rogaría al señor Secretario que lea el inciso 4º del artículo 205.

Sr. Sáenz — Lo leerá posteriormente, si el señor senador me permite.

Sé que ese artículo fija una prerrogativa a las municipalidades; pero este otro establece cuando cesan esas facultades y está de por medio el interés general de la Provincia.

Podría suceder, señor Presidente, que una municipalidad, por cualquier orden de razones, según fuera su composición, fijara impuestos muy crecidos a los establecimientos que se ocupen de la higienización de la leche, y que con esos impuestos excesivos se imposibilitara esa higienización. Y así tendríamos que una municipalidad proporcionaría leche higienizada a sus vecinos y otra municipalidad no lo haría, quedando de hecho establecida la libertad de vender la leche en las mismas condiciones en que ahora se hace, que no puede ser más deplorable.

Queda, pues, evidenciado el inconveniente de autorizar a las municipalidades para fijar un impuesto respecto de un asunto que afecta tan directamente la salud pública.

Sr. de la Riestra — Pido la palabra.

Yo había retirado mi moción con el propósito de ganar tiempo; pero ahora resuelvo acompañar al señor senador Villanueva, que se ha hecho cargo de ella.

Mi actitud anterior respondía a la circunstancia de saber que hay muchas opiniones encontradas sobre este particular, que es una cuestión interesante y de fondo, cuya discusión nos iba a tomar mucho tiempo.

Yo soy un convencido de que nosotros no tenemos facultades, por más que haya querido demostrar lo contrario con tanta habilidad constitucional y legal y con toda su autoridad el señor senador Sáenz. El señor senador nos ha expuesto su tesis con más efecto aparente que real; puesto que, en realidad, el legislador no puede dictar una ley en el concepto de que esa ley va a ser burlada, porque entonces sería inútil dictarla. Las leyes hay que dictarlas con el concepto de que van a ser cumplidas. Una municipalidad que pusiera un impuesto prohibitivo, podría no sólo impedir el consumo de la leche, sino de todos los artículos de alimentación, tales como las legumbres, las carnes, las aves, etc. Y no es concebible que una municipalidad llegue a realizar tamaña enormidad. Y si tal cosa pudiera sospecharse, sería el caso de quitarles todas las facultades impositivas y hasta aquellas que les acuerda la Constitución y la ley orgánica.

No creo que haya municipio ni persona alguna que esté a su frente, que no tenga el concepto de su responsabilidad en lo que atañe a la salud del vecindario; no podría nunca concebirse perversidad tanta, que autorizara a suponer lo contrario.

Entonces, pues, no planteemos esta cuestión; no demos lugar a que las municipalidades se crean en el caso de defender sus prerrogativas, al creerse lesionadas en sus derechos.

Tengo la plena seguridad de que no habría una sola comuna en la Provincia que se colocara en las condiciones que supone el señor senador.

Por estas razones, yo acompaño al señor senador Villanueva en su propósito, lamentando haber desertado por un momento de mis ideas, para evitar una discusión.

Sr. Sáenz—Pido la palabra.

Yo no sé si estaré muy equivocado; pero es lo cierto, en

mi sentir, que esta ley reposa toda ella, en esta parte del artículo de la Constitución que se acaba de leer.

Las municipalidades tienen por la Constitución facultad para velar por la higiene, y entonces no debiéramos dictar esta ley sobre higienización de la leche en la Provincia, porque deberíamos dejar librado a cada Municipalidad esa función. ¿Y por qué le arrebatamos a la Municipalidad la facultad de reglamentar el expendio de la leche en su respectiva jurisdicción?

Porque esta facultad la tiene, en primer término, la Legislatura, porque se trata de un interés general de la Provincia; se trata de la salud pública.

Si toda la ley que estamos tratando se basa en esa facultad legislativa, ¿por qué hemos de dejar ese punto al arbitrio de la Municipalidad, que puede malograr el cumplimiento de la misma?

Las municipalidades tienen facultades para velar por la higiene; pero las municipalidades son elementos concurrentes, cuando se trata de cumplir disposiciones de orden general.

Nuestra Dirección de Salubridad, pudiera parecer, según la teoría que se sustenta, contraria a la Constitución, al centralizar en sus manos todo lo que se refiere a higiene.

No obstante ello, las municipalidades jamás han hecho cuestión al respecto, porque se han considerado muy respetables las atribuciones de la Comisión Central de Salubridad, que tiene bajo su dirección todo lo que afecta a la salubridad pública de la Provincia, y porque, en definitiva, así lo manda la ley.

¿Cómo vamos a suponer que hacemos guerra a los municipios al sostener que deben prestar su concurso a la Dirección Central de Salubridad, porque ellos tienen una facultad concurrente?

En resumidas cuentas, nos apartamos en un punto de detalle cuando vulneraríamos, si fuera verdad la teoría del señor senador de la Riestra, una facultad amplia de las municipalidades: velar por la higiene de sus respectivos municipios.

Sr. Villanueva — Pido la palabra.

Yo había sostenido la moción hecha por el señor senador de la Riestra y la había hecho mía, porque creo que esta es una atribución perfecta de las municipalidades.

No se trata aquí solamente de reglamentar la higienización de la leche. El artículo en discusión afecta a la renta municipal, porque este artículo dice que se exonera a la leche del impuesto municipal que la gravaba.

La Municipalidad aceptará complacida, seguramente, la higienización y tendrá que cumplir la ley que la Legislatura dicte; pero el avance consiste en la exoneración del impuesto, y es eso lo que se obvia por medio del agregado que había propuesto el señor senador de la Riestra.

Quería hacer notar simplemente esto: que no es la regla sino el gravamen del impuesto municipal que exonera aquí, por una ley de la Legislatura, siendo esa facultad de la Municipalidad.

Creo que no es necesario, como ha dicho el señor senador de la Riestra, para alargar el debate, leer los artículos pertinentes de la Constitución que legislan sobre el caso, que había indicado anteriormente.

Sr. Presidente — Se va a votar el artículo 4º tal como está en el proyecto, y si fuera rechazado se votará el agregado.

Sr. Quesada — ¿Cómo es el agregado?

Sr. Secretario del Carril — El agregado consiste en suprimir del artículo 4º en su primer párrafo: «el impuesto municipal», y agregar: «se gestionará de las municipalidades iguales exenciones».

— Se vota y resulta negativa.

Sr. Presidente — Se va a votar con el agregado propuesto.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Pagés — Pido la palabra.

Se ha votado la primera parte del artículo, y aquí hay dos incisos, el 1º y el 2º, que no se han leído.

Sr. Presidente — ¿El señor senador reclama la lectura de los incisos?

Sr. Pagés — Sí, señor; porque quiero hacer una pregunta respecto de qué clase de impuestos se exoneran «*a los tambos que provean de leche y crema a dichos establecimientos*».

Al exonerar a los tambos de impuestos, yo quiero saber si está comprendido el impuesto territorial y a la producción que pagan los tamberos a la Provincia.

Sr. de la Riestra — Está comprendido todo lo que sea concurrente a producir la leche más barata; y como los tambos y cremerías son productoras, se les exime del impuesto.

Sr. Pagés — El impuesto territorial que pagan los tambos, ¿queda exceptuado?

Sr. de la Riestra — Sí, señor.

Sr. Pagés — Yo quisiera que se leyera, entonces, el informe del señor Ministro de Hacienda sobre los dos proyectos.

Sr. Quesada — Podría decirse: «Los productos de los tambos y cremerías».

Sr. Pagés — Aquí tropezamos con la parte financiera que no tenía este proyecto.

Sr. de la Riestra — Podría limitarse a los productos; porque preveo que en el informe del señor Ministro de Hacienda, buscado con vidrio de aumento por mi distinguido colega, ha encontrado un pequeño punto de apoyo.

Mi objeto es eximirlos de todo impuesto, porque creo que ante un criterio económico, debe primar, sin discusión, un criterio de salud pública.

Si nosotros podemos conseguir que la leche y sus derivados se vendan al menor precio posible, haremos obra buena.

Pero, señor Presidente, preveo las protestas del señor Ministro, que le han tocado sus finanzas, y no quiero insistir. Acepto una parte: «los productos de los tambos».

Sr. Pagés — Pido la palabra.

Yo creo que la mayor dificultad no está en el monto sino en el control, para saber cuáles son los tambos que proveen y los que no proveen. Va a resultar que todo el que tenga vacas en la Provincia gozará de la exención.

Sr. de la Riestra — El control lo encontraríamos fácil si tuviera que hacerlo el señor Ministro de Obras Públicas en vez del señor Ministro de Hacienda. Este, lo que es una obra meritoria, cuida de que no se le toque esta pequeña zona de impuestos.

Pero no insisto; vamos a poner solamente los productos.

Sr. Pagés — «Las fábricas que se establezcan y funcionen en las condiciones indicadas por el Poder Ejecutivo, y sus productos serán exonerados, etc.»

Así se abarca todo.

Sr. de la Riestra — Queda más claro decir en el inciso 2º: «Los productos de los tambos y cremerías que provean de leche y crema a dichos establecimientos».

— Se vota el inciso en esta forma y es aprobado.

Sr. Secretario del Carril — Sobre los otros incisos del artículo 4º no hay observación.

— Se aprueba el artículo 5º.

— En discusión el 6º.

Sr. Ministro de Obras Públicas — Pido la palabra.

Propondría, señor Presidente, para completar el pensamiento del artículo, que se le agregase este párrafo: «La leche producida en estos tambos, no deberá ser llevada a las fábricas higienizadoras a que se refiere el artículo 3º».

Ese ha sido el propósito del proyecto; pero me parece que necesita ser aclarado en esta forma, para que no haya dificultades para la aplicación de la ley en la práctica.

Sr. de la Riestra — Debo hacer constar, tomando aquella frase de *à tout seigneur tout honneur*, que el autor de este artículo, quien me lo sugirió, fué el mismo señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Arce Peñalva — Podría cambiarse las palabras «desinfección y antisepsia», que no me parecen bien aplicadas, porque significan que ya hay infección, por la de *asepsia:* todos los requisitos de asepsia».

Sr. de la Riestra — Pido la palabra.

Como no implica una reconsideración, a mi entender, agregar un inciso o un artículo, voy a permitirme proponer como inciso 5º al artículo 4º, lo siguiente:

«El Poder Ejecutivo gestionará de las municipalidades sean liberados de patente los carros destinados especialmente al transporte y expendio de los productos de la fábrica».

— Apoyado.

Sr. Presidente — Habiendo sido ya aprobado el artículo 4º, se va a votar si se reconsidera o no.

— Resulta afirmativa.

— Se aprueba el agregado propuesto.

— En discusión el artículo 7º.

Sr. Pagés — Propongo que se substituya el párrafo: « iniciará inmediatamente », por este otro: « podrá iniciar inmediatamente », etc.

— Suficientemente apoyado este cambio de redacción, se vota y se aprueba.

— En discusión el artículo 8º.

Sr. Pagés — Voy a votar en favor de este artículo, pero dejando constancia de que este impuesto de $^1/_4$ por ciento no cubrirá sino los gastos de explotación, pero que jamás alcanzará para amortizar el capital.

— Se vota el artículo en discusión y es aprobado.

— En discusión el articulo 9o.

Sr. Pagés — Pido la palabra.

Voy a proponer un agregado a este artículo.

Para fundamentarlo, voy a leer unos párrafos del informe del doctor Palma.

« Entrando a detallar la cuestión, dice el doctor Palma que al visitar una noche el trabajo de los pasteurizadores, y precisamente de «La Vascongada», pudo comprobar que funcionaba completamente en desacuerdo con la ordenanza en vigor.

« Presenció que esa fábrica había suprimido una de las exigencias de la higienización: no filtraba la leche; sólo la pasteurizaba. Había algo más: la filtración, operación previa, exigida por la ordenanza y aconsejada por los maestros de lechería, había sido substituída, sin concepto que la explicara y menos que la justificara, por el paso de la leche al través de descremadoras.

« No había, seguramente, una intención dolosa, — agrega el doctor Palma, — pero sí un desconocimiento perfecto de lo que es la leche, es decir, una mezcla bien compleja en que cada constituyente, considerado aisladamente, puede presentar variaciones muy grandes, pero cuya composición no es facultativa, como la de las mezclas químicas, sino de origen fisiológico, lo que le impone al mismo tiempo una armonía que no existe en las mixturas artificiales. Todo es recíproco en el conjunto, con variantes en apariencias, pero sometidas a las leyes del

organismo. Debe responder, por ejemplo, a condiciones muy estrechas de concentración molecular y presentar, al mismo tiempo, dice el sabio maestro francés, señor P. Adam, un estado especial y perfecto de emulsión. «¿Qué hace «La Vascongada»? — se pregunta el doctor Palma. — «La leche — agrega — se vierte en las derramadoras y al salir de la centrífuga se pretende reconstruirla, mejor dicho, revivirla, mezclando brutalmente — permítaseme la palabra, que no es mía, sino de los maestros — los dos elementos en que la han desdoblado por la centrifugación, es decir, la crema y la leche desnatada. Lo que pasó a la pasteurizadora no es leche, sino una mixtura artificial. La reglamentación de la ordenanza, más sabia que la técnica criolla, no autoriza este maltratar de la leche.»

En consecuencia, para evitar estos graves inconvenientes, voy a proponer este agregado al artículo: «Se considerará como fraude cuando las fábricas sometidas a los beneficios de esta ley desnaten la leche destinada al consumo, a fin de disminuir su riqueza butirométrica».

— Apoyado.

Sr. de la Riestra—Pido la palabra.

Si en «La Vascongada» ha pasado eso, es por falta de una acertada reglamentación.

Entre nosotros eso está salvado por medio de la inspección municipal, con personal técnico que no deja entrar ni salir un solo producto de la fábrica que no sea analizado, al que se le coloca un sello del empleado técnico.

Pero eso es más bien de la parte reglamentaria, pero lo que abunda no daña sobre estas materias.

— Se vota el agregado propuesto por el señor senador Pagés y es aprobado.

— Se aprueba el artículo 10.

— El artículo 11 es de forma.

EL NUEVO GOBIERNO

La Plata, Septiembre 1o de 1913.

Habiendo fallecido en la fecha el señor Gobernador de la Provincia, don Juan M. Ortiz de Rozas, el Vicegobernador, en cumplimiento de lo que dispone el artículo 120 de la Constitución,

DECRETA

Art. 1° Asumir el mando gubernativo de la Provincia.
Art. 2° Comuníquese, etc.

LUIS GARCÍA.
RODOLFO MORENO (HIJO).

La Plata, Septiembre 4 de 1913.

Visto la renuncia presentada por el doctor Rodolfo Moreno (hijo), del cargo de Ministro Secretario en el Departamento de Obras Públicas, y dado el carácter de indeclinable,

El Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Aceptar dicha renuncia.
2° Darle las gracias por los importantes servicios prestados a la Provincia, mientras estuvo al frente del Ministerio.
3° Comuníquese, etc.

LUIS GARCÍA.
FRANCISCO URIBURU.
